Циркуляр по Западным железным дорогам
1927 г.

№ 6 (21 мая) Циркуляр по отд. эксплуатации зап. дорог
№ 16 апр., 15 июня
февр. № 174, 179, 181,–183, 186–188, 189, 191, 202, 204, 205, 207, 208
март. № 233, 236, 237, 240, 241, 244–249, 252–256, 265
апр. № 270, 273, 274, 280, 289, 295, 297, 299, 300, 301, 304, 305,
№ 308, 310, 311, 313, 315
май № 325, 336–338, 340, 343
июнь № 346, 351, 355, 358, 362, 366, 373, 376.
июль № 384, 385, 390, 396, 411, 416, 419
авгус № 420, 424, 429, 433, 436, 441
сентябрь № 447, 452, 454, 462, 15 сент. (после № 274)

ЦИРКУЛЯР

по ЗАПАДНЫМ жел. дор.

1 Июля 1927 г.
384
Спэ—2.

Об уточнении порядка составления сведений о погрузке грузов, сообщаемых по Отделу I-му суточного рапорта ф. № 7—Л П—I.

(Всем ДС, копия ДН и ДЧ).

В повседневной оперативной работе чаще всего приходится пользоваться диспетчерскими сведениями. Поэтому, являясь таким важным орудием в текущей деятельности дороги, они должны были-бы отличаться предельной точностью. А между тем, практика показывает иное: производимая Правлением последующая разработка обнаруживает явное несоответствие их фактическому выполнению перевозочной работы дороги, в особенности, в подразделении погрузки по отдельным главнейшим родам грузов.

Такие дефекты в сведениях зависят отчасти от недостаточности уделяемого станционными агентами внимания технике учета произведенной работы и правильности отображения ее по формам диспетчерской отчетности, а отчасти от того разномыслия, которое имеет место на линии в процессе разнесения главнейших грузов по отдельным родам их.

Обращая внимание всех ДС на настоятельную необходимость в максимальном уточнении данных диспетчерской отчетности, предлагаю при выделении по отделу I-му суточного рапорта ф. № 7—Л П—I главнейших родов погруженных грузов руководствоваться следующим распределением их на группы:

Главнейшие грузы, подлежащие выделению по Отделу 1-му суточного рапорта ф. № 7.	Перечень номенклатурных групп, подлежащих отнесению к данному наименованию главнейших грузов.	
	№№ групп	Входящие в эту группу грузы.
1. Хлебные грузы (гр. „аф").	52	Крупа всякая.
	68-а	Мука пшеничная.
	100	Солод и солодовые ростки.

	117	Хлеб в зерне.
2. Сахар (гр. „ац“).	95	Сахар, сахарный песок и сахароваренные остатки.
3. Соль (гр. „ач“).	101	Соль каменная и поваренная.
4. Живность (гр. „аш“).	34	Крупный рогатый скот; мелкий скот; вьючный и рабочий скот; кошки и собаки; дикие животные.
	89	Птица живая.
5. Масло семенное и древесное (гр. „аи“)	58	Масла семенные (кроме эфирных) и древесные.
6. Спирт (гр. „аз“).	102	Спирт винный, денатурированный и сивушное масло.
7. Выжимки семенные (гр. „ащ“).	21-е	Выжимки семенные, бобовые, жмыхи кукурузные, льняные отруби и отбросы от подсолнечных семян.
	22	Высевки семенные, мягкие и отруби.
	106	Семена.
8. Продукты питания (гр. „аы“).	5	Бакалейный, гастрономический, колониальный и кондитерский товары и пряности.
	15	Вина виноградные.
	16	Водки, ликеры и другие крепкие напитки.
	17	Воды минеральные (натуральные, искусственные), фруктовые, ягодные и прохладительные напитки.
	65	Молочные скопы.
	73	Мясной товар, битая птица и дичь.
	77	Овощи огородные и полевые, грибы и зелень свежие, картофель.
	84	Пиво, портер, эль, брага, квас и мед.
	93	Рыбный товар и раки.

	115	Фрукты, плоды и ягоды свежие (кроме яблок).
	115	Яблоки.
	118	Хлеб печеный.
	119	Хмель.
	129	Яйца и желтки.
9. Лен и пенька (гр. „бж").	54 82	Все грузы, поименованные под этими группами.
10. Металлы и металлические изделия (гр. „аю").	23	Весы всякие, в разобранном и неразобранном виде (кроме медных) и принадлежности к ним (кроме медных).
	33	Железные, жестяные, стальные и чугунные изделия.
	37	Сельско-хоз. машины и орудия (кроме деревянных), в разобранном и неразобранном виде.
	61	Машины (кроме земледельческих), их части и принадлежности.
	63	Металлы и металлические сплавы (кроме поименованных особо в других группах номенклатуры), не в деле, в опилках, в лому и в изделиях.
	70	Медь, латунь, томпак и бронза не в деле, в лому, опилках, стружках и в изделиях (кроме отнесенных к галантерейному товару), а также монета медная и кабели телеграфные.
	79	Олово не в деле, в лому и в изделиях.
	96	Свинец и цинк не в деле, в лому и в изделиях.
11. Чугун, железо и сталь не в деле (показывать по гр. „бл", для чего сделать соответствен. оглавление ее).	32	Чугун, железо и сталь не в деле (кроме жести).

12. Строительные материалы (кроме лесных и металлических), а также: балласт, камень и земля (гр. „ая“.)	1	Алебастр, гипс, известь, мел и цемент в деле.
	2	Алебастровые, гипсовые, литоидные, цементно-бетонные и цементовые изделия.
	3	Асфальт не в деле, асфальтовая замазка, масса и мастика.
	25	Кирпич всякий.
	38	Земля и глина (в сыром виде, кроме красильной и японской земли).
	41	Камни (естественные и искусственные) минераллы не в деле и в изделиях.
	108	Толь кровельный
13. Лесные материалы (гр. „ба“)	28/55	Лесные строительные материалы: дерево всякое, кроме отнесенного к москательным товарам (груп. 66), кроме дров (груп. 31) и лесных товаров (груп 56).
14. Дрова (гр. „бв“).	31	Дрова разных пород.
15. Каменный уголь (гр. „бг“).	112	Уголь (кроме древесного угля, торфа и кизяка).
16. Нефтепродукты (гр. „аж“).	59	Масла минеральные.
17. Сено и солома (гр. „бд).	109	Травы и растения, сухие, кроме лекарственных, красильных и дубильных.
18. Прочие грузы (гр. „бз“).	—	Грузы, не поименнованные в этом перечне.

Примечание: Погрузка сахарной свекловицы попрежнему должна показываться под лит. „бе“.

Особое внимание должно быть сосредоточено на том, чтобы грузы перечисленных выше групп не попа-

дали в группу „прочие грузы“ (порядков. № 18) и, наоборот, чтобы из „прочих“ не были вносимы в какую либо группу главнейших.

Дабы полнее гарантировать правильность подразделения грузов на главнейшие и прочие, а вместе с тем, обеспечить точность в диспетчерской отчетности, рекомендуется ДС возложить составление отчетов на постоянных агентов.

ЧП *Сохань.*

За СК *Олешкевич.*

За Д *Ильющенко-Крылов.*

Типо-Лит. Правл. Зап. ж. д. 1927 г. (400)—1402.

ЦИРКУЛЯР

по ЗАПАДНЫМ жел. дор.

2-го июля 1927 г.
385
Ллж—2-а.

О разрешении продажи дров и керосина работникам Западных жел. дор.

Разрешается продажа дров и керосина работникам транспорта в пределах нижеуказанной ежемесячной нормы, а именно:

За какой месяц.	Дрова (куб. м.).		Керосин (кгр.).		Цена.		Срок приема денег и выдачи дров и керосина.
	Семейным.	Одиноким.	Семейным.	Одиноким.	Дров за 1 к. м.	Керосина за 1 кгр.	
Июль	1,00	0,50	4	2	3 р.	11 к.	с 1/VII по 1/X
Август	1,00	0,50	4	2	"	"	с 1/VIII по 1/XI
Сентябрь	1,00	0,50	4	2	"	"	с 1/IX по 1/XII

Дрова и керосин должны выписываться и отпускаться по соответствующим уведомлениям дровяных и керосиновых карточек.

Одновременно разрешается продажа дров и керосина по вышеуказанным нормам и цене сотрудникам ДТОГПУ, ОДТООГПУ, ЗН, РКИ и ФКО.

Кроме того, разрешается продажа дров рабслужащим Западного Окружного Управления Местного Транспорта „ОМЕСЗАПА" и работникам чужих дорог, коим выданы дровяные карточки Западными ж. д., по вышеуказанным нормам, по цене 4 руб. 28 коп. за кубический метр.

Дрова и керосин следует оплачивать и получать со складов своевременно, т. к. никакие отсрочки делаться не будут.

Настоящ. распоряжен. об'явить всем работник. дороги.

За Ч *Сохань.* Преддорпрофсожа *Горячев.*

Типо-Лит. Правл. Зап. жел. дор. 1927 г. (1200)—1425.

ЦИРКУЛЯР
Западным дор.

II Июля 1927г.

№ 390
Эгс 4 Как

ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ГРАФИКА ДВИЖЕНИЯ ВАГОНОВ-ЛАВОК, НАХОДЯЩИХСЯ В ВЕДЕНИИ Д.Т.П.О. ЗАПАДНЫХ.-

/ в отмену циркуляра № 1324, об"явленного в бюлл. Зап.№ 105/.

В целях установления правильного оборота вагонов-лавок, находящихся в ведении ДТПО Западных и обслуживающих нужды работников транспорта, а также в целях своевременного снабжения последних продуктами потребления, устанавливается следующий порядок движения этих лавок:

I/ Как общее правило, все вагоны-лавки должны отправляться со сборными поездами с пунктов их отправления в груженом состоянии, а на участках, где подача и уборка вагонов обслуживается при посредстве товаро-пассажирских или сме-

шанных поездов, то с этими последними.

2/ При следовании вагонов-лавок с раздачей предметов потребления, вагоны эти должны отцепляться на нижеследующих станциях и имеют стоянку:

На станциях участка Верейцы-Радошковичи с Верейцовской веткой.

На	ст.	Верейцы..........	2 дня.
"	"	Уборок...........	I "
"	"	Завишин..........	I "
"	"	Гродзянка........	I "
"	"	Талька...........	I "
"	"	Пуховичи.........	2 "
"	"	Руденск..........	I "
"	"	Михановичи.......	I "
"	"	Беларусь.........	I "
"	"	Радошковичи......	I "

Итого.......12 дней

Участок Гомель-Жлобин с ветвью
на Калинковичи.

На ст.	У з а.............	I	день
" "	Буда-Кошелевская..	2	дня
" "	Сотановка.........	2	"
" "	Хальч.............	2	"
" "	Шацилки...........	2	"
" "	Горочичи..........	I	"
	Итого:........	10	дней.

Участок Новобелицкая-Новгород-
Северск.

На ст.	Добруш............	I	день
" "	Злынка............	2	"
" "	Климов............	I	"
" "	Семеновка.........	I	"
" "	Узруй.............	I	"
" "	Новг.-Северск....	2	"
	Итого........	8	дней.

Участок Клинцы-Почеп.

На	ст.	Клинцы............	2	дня.
"	"	Рассуха...........	2	"
"	"	Жудилово..........	2	"
"	"	Почеп.............	I	"
		Итого.......	7	дней.

На станциях уч. Кр.Берег-Слуцк с ветвью на Ратмировичи.

На	ст.	Красный-Берег....	I	день
"	"	Телуша...........	I	"
"	"	Березина.........	2	"
"	"	Бобруйск.........	I	"
"	"	Брожа............	I	"
"	"	Ратмировичи......	I	"
"	"	Раз"езд № 19.....	I	"
"	"	Ясень............	I	"
"	"	Дараганово.......	I	"
"	"	Старые-Дороги....	2	"
"	"	Уречье...........	I	"
"	"	Слуцк............	2	"
		Итого....	I5	дней.

Участок Унеча-Кричев.

На	ст.	Сураж.............	2 дня.
"	"	Белынковичи......	I "
"	"	Климовичи........	I "
"	"	Коммунары........	2 "
"	"	Кричев...........	I "

Итого...... 7 дней

Участок Кричев-Орша Зап.ж.д.

На	ст.	Кричев............	2 дня.
"	"	Ходосы............	I "
"	"	Темный-Лес.......	2 "
"	"	Горки........	2 "
"	"	Зубры.............	I "
"	"	Орша Зап.....	2 "

Итого........10 дней.

Участок Новобелицкая-Сновская.

На ст.	Новобелица.........	I	день
" "	Зябровка..........	2	"
" "	Тереховка.........	2	"
" "	Хоробичи..........	2	"
" "	Городня...........	I	"
" "	Камка.............	I	"
	Итого......	9	дней.

Участок Почеп-Брянск.

На ст.	Почеп.............	2	дня
" "	Красный-Рог.......	2	"
" "	Пильшино..........	I	"
" "	Выгоничи..........	2	"
" "	Полужье...........	2	"
	Итого........	9	дней.

Участок Гомель-Василевичи с ветвью на Хойники.

На ст.	Якимовка............	I час.
" "	Речица...............	I день
" "	Демехи...............	I "
" "	Бабичи...............	I "
" "	Василевичи.........	2 "
" "	Авраамовская.......	3 "
" "	Хойники.............	I "

Итого....9 дн. и Iчас.

Участок Сновская-Бахмач с ветвью на Карюковку.

На ст.	Карюковка.........	I день
" "	Низковка..........	3 "
" "	М е н а...........	2 "
" "	Макошино..........	2 "
" "	Бондаревка........	I "
" "	Д о ч ь...........	I "

Итого......IO дней

Участок Нахов-Житковичи.

На ст.	Н а х о в........	I	день
" "	Голевицы.........	I	"
" "	П т и ч ь........	2	"
" "	Копцевичи........	2	"
" "	Старушки.........	I	"
" "	Житковичи........	2	"
	Итого....	9	дней.

3/ После раздачи продуктов, указанные вагон-лавки надлежит,по возможности,отправлять с прямыми поездами в Гомель-при чем,отцепка их на промежуточных станциях в обратном направлении воспрещается.

4/ Все вагоны-лавки будут загружаться предметами потребления в Гомеле,откуда и отправляться для раздачи по перечисленным выше станциям, вследствие чего ДТПО,после отправления вагона-лавки со ст. Гомель,обязано оповестить об этом все последующие пунк-

ты снабжения, через подлежащие месткомы и профуполномоченных для об"явления пайщикам, при чем вагоны-лавки в груженом состоянии из Гомеля на дальнейшие участки отправляются с прямыми поездами.

5/ Отцепка вагонов-лавок должна производиться только в пунктах для этого предназначенных и задерживаться не свыше сроков установленных для их стоянок.

Изложенное предлагается принять к руководству и исполнению.-

Вр.ЧПТ В.ИВАНОВ.

Преддорпрофсожа ГОРЯЧЕВ

За Д-ПИКУЛЬСКИЙ

Гомель. Типо-Лит. Правл. Западн. ж. д. 1927 г. №1500 (тир.350.)

ЦИРКУЛЯР
по ЗАПАДНЫМ жел. дор.

18-го июля 1927 г.
396
Мац.

О номенклатурных ценах на дрова и лесоматериалы заготовляемые Отделом Лесных Заготовок и сдаваемые им Отделам-потребителям и ХМО.

Настоящим раз'ясняется, что лесные материалы, заготовляемые Отделом Лесных Заготовок и сдаваемые им Отделам-потребителям и Хоз.-Мат. Отд., должны расцениваться по номенклатурным ценам, об'явленным в приказе по дорогам код. № 1823 (бюлл. № 171, бр. 34 от 14 III—1926 г.) и сниженным, согласно приказа № 339/Мац с 1-го апреля с. г. на 10% за исключением дров и шпал хвойных пород, на которые последним приказом установлены новые отпускные цены для Отделов-потребителей.

Дрова же, сдаваемые Отделом Лесных Заготовок Хоз.-Мат. Отделу расцениваются по заготовительной стоимости, а именно 3 руб. 96 коп. за один куб. метр франко-вагон.

Имея ввиду, что применение Отделом Лесных Заготовок номенклатурных цен на лесоматериалы, указанных в бр. 34, в результате дает некоторое расхождение между заготовительной и отпускной стоимостью, Отдел Лесных Заготовок по окончании бюджетного года регулирует счет сданной дорогам лесопродукции, путем выявления разницы между заготовительной стоимостью лесоматериалов (Бюлл. № 145—26 г. и прик. № 339/Мац—27 г.) с начислением расходов по погрузке и номенклатурной ценой, отфактурованной Отделам-потребителям (Бюлл. № 171 бр. 34—14/III—26 г. и прик. № 339/Мац—27 г.) с проведением регулировочной записи через счет Правления дорог.

ЧПМ *Сохань.*

Х *Бобынин.* М *Брухно.*

Типо-Лит. Правл. Зап. ж. д. 1927 г. (400)—1520.

ЦИРКУЛЯР
по ЗАПАДНЫМ жел. дор.

26 Июля 1927 г.
411
Апм—2/у.

О согласовании с учебным Отделом и его органами на местах вопросов, относящихся до их ведения.

Наблюдаются случаи, что вопросы, касающиеся учебного Отдела, разрешаются без согласования с последним, вследствие чего бывают неувязки и справедливые нарекания.

Впредь предлагается всем административным единицам Правления и линии дорог ненормальность эту изжить и во всех случаях возникновения вопросов, касающихся учебного Отдела и его органов на местах, обязательно согласовывать их с ними, приглашая в нужных случаях представителей или названного Отдела, или его органов на местах, в лице Заведывающих школами, курсами, детдомами и т. п.

Вр. ЧПТ *В. Иванов.*

ЧПМ *Сохань.*

Типо-Лит. Правл. Зап. жел. дор. 1927 г. (600)—1589.

Бро

ЦИРКУЛЯР
по ЗАПАДНЫМ жел. дор.

"20" Июля 1927 г.
416
ЭЦД

О принятии к руководству инструкции о порядке приема, отправления и пропуска поездов в пределах Бахмачского узла.-

Брош. №113. В отмену приказа от 30/III-1922 года, за № 101 предлагается принять к руководству и введению в жизнь с 10 августа с/г вновь изданную Инструкцию о порядке приема, отправления и пропуска поездов на и со ст. Бахмач Зап. ж. д.

Инструкция отпечатана отдельной брошюрой и одновременно с сим рассылается.

Настоящий циркуляр относится ко всем агентам Бахмачского узла, причастным к движению поездов.-

Вр. ЧПТ

Г. Гомель. Типо-Лит. Правл. Западн. ж. д. 1927 г. № 1604 (тир. 400)

УТВЕРЖДАЮ:
Вр. ЧПТ [подпись]
"26" Июля 1927 г.

ИНСТРУКЦИЯ

о порядке приема, отправления и пропуска поездов на и со станции Бахмач Зап. ж. д.

Основное положение ст. БАХМАЧ Зап. по движению поездов и способы сношений.-

§ I.

Ст. Бахмач Зап. имеет следующие перегоны: Бахмач Зап. - Чесноковка по двухпутной главной линии Зап. ж. д.; Бахмач Зап. - Бахмач Центр. МКВ ж. д. по соединительной однопутной северной ветви, при посредстве северного блок-поста; Бахмач Зап. - Бахмач тов. МКВ. ж. д. по товарной однопутной соединительной ветви и Бахмач Зап. - Южный пост по I и XXXIII путям. Южный пост, как являющийся самостоятельным пропускным пунктом, имеет еще два своих перегона: Южный-пост - Григоровка по главной однопутной линии Южных ж. д. и Южный-пост - Бахмач-центр. МКВ ж. д. по соединительной однопутной Южной ветви.

При наличии вышеуказанных перегонов ст. Бахмач Зап. производит прием, отправление и пропуск поездов следующим порядком:

I/ со стороны главной линии Западных ж. д. при посредстве предстанционного Северного блок-поста, находящегося в отношении движения поездов в полной зависимости от дежурного по ст. Бахмач Зап. и является по отношению перегона Бахмач Зап. - Чесноковка предстанционным блок-постом с основным способом сношений двухпутной блокировочной системы, согласно Правил

движения поездов по блок-системе, разосланных при бюллетене Зап.№ 20 от 5/УI-1925 г. и введенных в жизнь приказом код.№ 261, а по отношению перегона Бахмач-Зап. - Бахмач-Центр. МКВ ж.д. пропускным блок-постом с основным способом однопутной блокировки и Северный пост-Бахмач центр., согласно особо изданной инструкции.

2/ Со стороны главной линии Южных ж.д. при посредстве Южного поста, выделенного в самостоятельный остановочный пункт по приему, отправлению и пропуску поездов с основным способом сношений на перегоне Бахмач Зап.-Южный пост, по телеграфному соглашению согласно §§ II5 и II9 Положения о движении поездов и на перегонах Южный пост - Григоровка и Южный пост-Бахмач центр.МКВ ж.д. по жезловой системе Вабб-Томпсона, согласно изданных для этой цели Правил и

3/ на перегоне Бахмач-Зап.- Бахмач тов. МКВ ж.д. по жезловой системе согласно Правил движения поездов по жезловой системе /бр. № 3, код.№ 260/, разосланных при бюл. Зап. ж.д. № 20 от 5/УI-1925 г. и особо изданной Инструкции, об"явленной приказом от 5/Ш-1927 г. № 230/ШЦП.

Движение передаточных поездов и паровозов между ст.ст. Бахмач Зап. и Бахмач Центр. МКВ ж.д. производится по соединительной Южной ветви при посредстве Южного поста, т.к. конструктивное устройство блок-системы и Централизации стрелок на Северном посту не дает возможности, при пользовании ей, производить прием и отправление поездов между ст. Бахмач Зап. и Бахмач центр.МКВ ж.д. по соединительной Северной ветви.

Ст. Бахмач-Зап., Северный-пост, Южный пост и ст. Бахмач Центр. МКВ ж.д. в отношении приема и отправления поездов Западных и Южных дор. обеспечены следующими семафорами.

§ 2.

I/ Северный блок-пост имеет два однокрылых проходных семафора, находящихся в расстоянии 106 метров от стрелки № 240 каждый, при чем один из них расположен у первого главного пути со стороны ст. Бахмач Зап., а другой - у соединительной Северной ветви со стороны ст. Бахмач Центр. МКВ ж.д. и в случае прекращения действия блок-системы, является входным семафором. Кроме этих двух семафоров, Северный блок-пост огражден со стороны ст. Чесноковка двухкрылым входным семафором ст. Бахмач Зап., находящимся в расстоянии 431 метра от стрелки № 238. Одно поднятое вверх крыло этого семафора днем, или один зеленый огонь ночью, обозначает прием поезда с главной линии на ст. Бахмач Зап., два поднятых вверх крыла днем, или два зеленых огня ночью, обозначают прием поезда на ответвление, т.е. переход поезда с главной линии на соединительную Северную ветвь для следования на ст. Бахмач Центр. МКВ ж.д.

2/ Бахмач Зап., кроме указанного выше двухкрылого семафора, ограждающего станцию со стороны Чесноковка, имеет входные семафоры: со стороны Южного поста однокрылый семафор, установленный у первого гл. пути в расстоянии 50 метров от стрелки № 62 и со стороны ст. Бахмач тов. МКВ ж. д. двухкрылый семафор, установленный у соединительной товарной ветви в расстоянии 352 метров от стрелки № 5. Одно поднятое вверх крыло этого семафора днем, или один зеленый огонь ночью, обозначает прием поезда на пассажирские пути ст. Бахмач Зап., а два поднятых вверх крыла днем, или два зеленых огня ночью, обозначают прием поезда на пути Северного парка. Кроме указанных семафоров, ограждающих ст. Бахмач Зап., на этой станции имеется еще красный диск со стороны Южного поста, установленный в расстоянии.......метров от стрелки № 216, который является входным сигналом для поездов, принимаемых ст. Бахмач

Зап.с Южного поста на пути парка "Сахалин". Обращенное к поезду и станции ребро диска днем и зеленый огонь фонаря ночью означает: "путь свободен", т.е. разрешение следовать поезду из Южного поста на пути парка "Сахалин" ст.Бахмач Зап..Обращенная к поезду красная сторона диска, а белая к станции и ночью красный огонь фонаря к поезду, а белый к станции обозначает: "стой", т.е.запрещение в отправлении поезда с Южного поста на пути парка "Сахалин";

3/ Южный пост со стороны ст.Григоровка огражден двухкрылым семафором, установленным от стрелки № 234 в расстоянии 400 метров.Одно поднятое вверх крыло этого семафора днем или один зеленый огонь ночью, обозначает прием поезда на ст.Бахмач Зап.; два поднятых вверх крыла днем или два зеленых огня ночью обозначают прием поезда на ответвление, т.е.переход поезда с главной линии на соединитульную Южную ветвь для следования на ст.Бахмач центр.МКВ ж.д.,со стороны ст.Бахмач-Центр.МКВ.ж.д. однокрылым семафором, установленным от стрелки № 244 в расстоянии 434 метров; со стороны ст.Бахмач Зап. однокрылым семафором по первому гл.пути, установленным от стрелки № 218 в расстоянии 50 метров и однокрылым семафором по XXXШ-му пути, установленным от стрелки № 205 в расстоянии 50 метров;

4/ Ст.Бахмач Центр. МКВ ж.д. со стороны Северного блок-поста и со стороны Южного поста ограждена однокрылыми семафорами и

5/ Ст.Бахмач тов.МКВ ж.д. со стороны ст. Бахмач Зап. по соединительной товарной ветви ограждена двухкрылым семафором Одно поднятое вверх крыло этого семафора днем и один зеленый огонь ночью обозначает прием поезда на пути пассаж.парка от Бахмач тов. МКВ ж.д.; два поднятых вверх крыла днем или два зеленых огня ночью обозначают прием поезда на пути товарного парка этой станции.

Порядок сношений по приему и отправлению поездов при порче путевой блок-системы на перегоне Чесноковка-Бахмач Зап.и Бахмач Центр. МКВ.ж.д.

§ 3.

Имея в виду однопутное ответвление с пересечением главных путей и централизацию стрелок на Северном-посту,расположенном в пределах ст. Бахмач Зап.,движение поездов при прекращении действия блок-системы и централизации должно производиться: на перегоне Бахмач Зап.-Чесноковка по телеграфным сношениям во всем согласно § 114 Положения о движении поездов и на перегоне Бахмач-Зап. Бахмач Центр.МКВ ж.д. при посредстве Северного поста по телеграфному соглашению во всем согласно §§ 115 и 119 Положения о движении поездов с соблюдением нижеследующих условий и порядка:

1/ Входные семафоры ст. Бахмач Зап., Бахмач Центр.и Чесноковка,а также проходной семафор Северного блок-поста со стороны ст. Бахмач Центр.МКВ ж.д. выключается из электрической зависимости;

2/ Централизованные стрелки,в виду невозможности запереть электрически,запираются для пропуска поездов ручным способом при помощи струпцинок и

3/ Выходные семафоры на ст.Бахмач Зап., Бахмач Центр. и Чесноковка,а также проходной семафор на Северном посту,расположенный у первого главного пути со стороны ст. Бахмач Зап., закрещиваются,путем прикрепления двух планок посредине крыла,ввиде знака умножения.

А.ОТПРАВЛЕНИЕ ЧЕТНОГО ПОЕЗДА СО СТ.ЧЕСНОКОВКА

НА СТ.БАХМАЧ ЗАП.-

Дежурный по ст. Чесноковка,имея к отправлению четный поезд на ст. Бахмач Зап.,предварительно убеждается в свободности данного перего-

на, делает у себя распоряжение стрелочнику путевого поста о приготовлении маршрута на его отправление, выписывает в 3-х экземпл. разрешительную записку сер.ДТХ № 68 на проследование поезда до ст. Бахмач Зап. и по готовности маршрута 2 экз. вручает главному кондуктору, который один экз. из них вручает машинисту, другой оставляет у себя, а третий /корешок/ остается на станции и после этого поезд отправляется.

По отправлении поезда уведомляет поездной телеграммой ст. Бахмач Зап. и Северный пост по форме: "Бахмач Зап. К-а Северный пост ДС п. №.......отправился в......час....м. подпись".

Дежурный по Северному посту, получив от ст. Чесноковка уведомление об отправлении поезда, следующего на ст. Бахмач Зап., запирает стрелку № 238 в направлении второго главного пути и ожидает распоряжения деж. по ст. Бахмач Зап. об открытии входного семафора.

Дежурный по ст. Бахмач Зап., получив уведомление со ст. Чесноковка об отправлении к нему поезда, делает у себя распоряжение об установке маршрута на прием этого поезда и убедившись в его готовности, делает распоряжение Северному посту открыть входной семафор на одно крыло.

По получении этого распоряжения деж. по Северному-посту открывает входной семафор и ожидает прохода поезда. По проходе поезда деж. по Северному посту, убедившись по хвостовым сигналам, что таковой прибыл полностью, закрывает входной семафор и уведомляет ст. Бахмач Зап. и Чесноковку о проследовании поездной телеграммой по форме: " Бахмач Зап. и Чесноковка ДС п. №№..... проследовал в ч........м.....подпись".

По прибытии поезда на ст. Бахмач Зап. деж. по ст. убедившись, что поезд прибыл в полном составе, уведомляет ст. Чесноковку

и Северный пост поездной телеграммой по форме: "Чесноковка и Северный пост ДС п.№.. ...... прибыл в ч.......мин.....Подпись".

Б.ОТПРАВЛЕНИЕ ЧЕТНОГО ПОЕЗДА СО СТ.ЧЕСНО-
-КОВКА НА СТ. БАХМАЧ ЦЕНТР.МКВ Ж.Д.

Деж.по ст.Чесноковка,имея к отправлению четный поезд,следующий на ст. Бахмач Центр. МКВ ж.д. действует во всем так же,как и по отправлению поезда на ст. Бахмач Зап.,но лишь с разрешительной путевой запиской сер. ДТХ № 68 во второй графе,которой после слова"до станции" вместо:" Бахмач Зап.", пишется:"Северный пост ".По отправлении поезда уведомляет Северный пост и"Бахмач Зап. в Ка Бахмач Центр. МКВ ж.д. поездной телеграммой по форме: "Бахмач Зап.,Северный пост, Ка Бахмач Центр. ДС п.№........следующий на ст. Бахмач Центр. МКВ.Отправился в ч..... мин......Подпись".

Деж.по ста.Бахмач Зап. по получении из Чесноковки уведомления об отправлении поезда,следующего на ст. Бахмач -Центр. МКВ и убедившись в свободности перегона по соединительной Северной ветви и в наимении препятствий к занятию пересечения первого главного пути,немедленно запрашивает ст. Бахмач Центр. МКВ в Ка Северный пост о разрешении пути этому поезду поездной телеграммой по форме:" Бахмач Центр. МКВ,Ка Северный пост ДС - Могу ли отправить по Северной ветви п.№........следующий из Чесноковки.Подпись".

Дежурный по ст.Бахмач -Центр. МКВ по получении запроса из Бахмач Зап. о пути,убедившись в неимении препятствий к приему поезда, разрешает путь поездной телеграммой по форме:"Бахмач Зап. и Северный пост ДС.Ожидаю п.№,.......,следующий из Чесноковки по Северной ветви.Подпись".

Деж.по ст.Бахмач Зап. делает по телефону распоряжение дежурному по Северному посту о пропуске поезда на ст. Бахмач Центр. МКВ.Дежурный по Северному посту по получении телеграммы изБахмача Центр. МКВ о разрешении пути заготовляет разрешительную путевую серии Тел. № 24 в 3-х экз. и имея распоряжение от деж. по ст. Бахмач Зап. о пропуске поезда на ст. Бахмач Центр.МКВ,устанавливает маршрут,запирает стрелки и по готовности маршрута,а также проверки его,открывает входной семафор на два крыла.После чего идет к стрелке № 238,у которой каждый из поездов,следующих из Чесноковки на ст. Бахмач Центр. МКВ должен иметь одноминутную остановку,о чем ст. Чесноковка выдает предупреждение,встречает его и вручив один экз.разрешительной путевой машинисту,а другой главному кондуктору,отправляет поезд на ст. Бахмач Центр. и по отправлении поезда,убедившись предварительно,что таковой проследовал в полном составе,закрывает семафор,устанавливает стрелки в нормальное положение и уведомляет ст. Бахмач Центр., Бахмач Зап. и Чесноковку о проследовании поездной телеграммой по форме: " Бахмач Центр.,Чесноковка Ка Бахмач Зап. ДС п.№.........проследовал на ст. Бахмач Центр. МКВ в ....ч.........мин.Подпись". Получение такой телеграммы разрешает ст.Чесноковка отправить от себя следующий четный поезд.

С момента получения из Бахмача-Центр.МКВ телеграммы,разрешающей путь поезду,идущему из Чесноковки,первый Главный путь с этого момента,считается закрытым для отправления по нем поездов из Бахмача Зап.в сторону ст. Чесноковка впредь до получения от Северного поста уведомления о проследовании поезда на ст. Бахмач Центр. МКВ жел.дор.

В. ОТПРАВЛЕНИЕ НЕЧЕТНОГО ПОЕЗДА СО СТ. БАХМАЧ ЗАП. НА СТ. ЧЕСНОКОВКА.-

Дежурный по ст. Бахмач Зап., имея к отправлению нечетный поезд на ст. Чесноковку и сведения о свободности этого перегона по первому главному пути, а также о свободности пересечения его в Северном посту, делает распоряжение старшему стрелочнику второго района, сигналисту централизационного поста и дежурному по Северному посту об установке маршрута на отправление поезда и по получении уведомления о его готовности, выписывает разрешительную записку серии ДТХ № 67 в 3-х экз. на проследование поезда до ст. Чесноковка, два экз. вручает главному кондуктору отправляемого поезда, который один экз. из них вручает машинисту, а другой оставляет у себя, третий /корешок/ остается на станции, после чего и отправляется поезд, а по отправлении последнего, уведомляет Северный пост и Чесноковку поездной телеграммой по форме: "Чесноковка, Северный пост ДС п.№.........отправился в.......ч. ....мин. Подпись".

Дежурный по Северному посту, по получении распоряжения от деж. по ст. Бахмач Зап. о подготовке маршрута на отправление нечетному поезду, проверяет правильность установки стрелок №№ 240 и 239 в направлении главного пути, запирает их на замки и по проходе поезда уведомляет Бахмач Зап. и Чесноковку поездной телеграммой по форме: "Чесноковка, Бахмач Зап. ДС п№.........проследовал в......ч.......м. Подпись". С получением этой телеграммы пересечение первого главного пути на Северном посту, считается свободным.

Дежурный по ст. Чесноковка по получении уведомления из Бахмача Зап.об отправлении нечетного поезда,делает распоряжение стрелочнику первого поста об установке маршрута на прием поезда и по готовности и проверке его, открывает входной семафор.По прибытии поезда закрывает входной семафор,предварительно убедившись,что поезд прибыл в полном составе и уведомляет ст. Бахмач Зап. К№ Северный пост поездной телеграммой по форме: "Бахмач Зап.К№ Северный пост ДС п.№.....прибыл в ....ч.......мин.Подпись."Получение этой телеграммы разрешает ст. Бахмач Зап. отправить следующий нечетный поезд на ст. Чесноковку.

Г. ОТПРАВЛЕНИЕ НЕЧЕТНОГО ПОЕЗДА СО СТ.

БАХМАЧ ЦЕНТР.МКВ НА СТ.ЧЕСНОКОВКА.-

Дежурный по ст. Бахмач Центр. МКВ,имея к отправлению нечетный поезд следующий на ст. Чесноковка,убедившись в свободности перегона по соединительной Северной ветви,делает запрос о пути поезду ст. Бахмач Зап. в К№ Северному посту поездной телеграммой по форме: "Бахмач Зап.К№ Северный пост ДС. Могу-ли отправить п.№.....следующий на ст. Чесноковка до Северного поста.Подпись".

Деж.по ст. Бахмач Зап. убедившись в свободности перегона Бахмач Зап.Чесноковка по первому главному пути и свободности Северной ветви,разрешает путь поезду до Северного поста и одновременно разрешает дежурному по Северному посту отправить этот поезд до ст.Чесноковка поездной телеграммой по форме: "Бахмач Центр.МКВ и Северный пост ДС.Разрешается отправить п.№....до Северного поста и последнему разрешаю выпустить его на первый главный путь и отправить до ст. Чесноковка.Подпись".

Деж.по ст. Бахмач Центр. МКВ по получении из Бахмача Зап. телеграммы о разрешении пути поезду делает распоряжение у себя об установке маршрута на отправление поезда, выписывает разрешительную путевую серии тел.№ 24-а в 3-х экз. из коих 2 экз. выдает гл.кондуктору для передачи I экз. машинисту, а третий экз./корешок/остается на станции, и убедившись в готовности маршрута дает разрешение главному кондуктору на отправление поезда и по отправлении последнего уведомляет поездной телеграммой по форме: "Северный пост, Бахмач Зап. ДС п.№....... отправился в.......ч.......м.Подпись".

Деж.по Северному посту по получении из Бахмача Зап. телеграммы, разрешающей ст. Бахмач Центр. МКВ отправить поезд до Северного поста для дальнейшего следования на ст. Чесноковка и имея разрешение этой же телеграммой от деж.по ст. Бахмач Зап. на отправление этого поезда по первому главному пути на ст. Чесноковка, выписывает разрешительную записку серии ДТХ № 67 в 3-х кз., устанавливает маршрут на отправление поезда, запирает стрелки и по получении из Бахмача Центр. МКВ телеграммы об отправлении поезда, открывает входной семафор, встречает поезд у поста, где вручает один экз.разрешительной записки машинисту, а другой главному кондуктору, пропускает поезд на ст. Чесноковка и убедившись, что поезд проследовал в полном составе, закрывает семафор, устанавливает стрелку № 240 в нормальноеположении в направлении первого главного пути, после чего уведомляет ст. Бахмач Зап., Бахмач Центр. МКВ и Чесноковку о проследовании поезда поездной телеграммой по форме:" Чесноковка, Бахмач Центр. МКВ Кᵒ Бахмач Зап. ДС п.№.......проследовал на ст. Чесноковка в ....ч.......м...... Подпись".

По получении этой телеграммы перегон по соединительной Северной ветви считается

свободным от поезда, а также считается свободным пересечение I-го главного пути на Северном посту.

Деж. по ст. Чесноковка по получении уведомления от Северного поста об отправлении нечетного поезда, поступает так же как и в отношении поезда, следующего из Бахмача Зап. и по прибытии уведомляет ст. Бахмач Зап. и Северный пост поездной телеграммой по форме:" Бахмач Зап, Северный пост ДС п.№......прибыл в........ч....М Подпись".

ПОРЯДОК СНОШЕНИЙ ПО ПРИЕМУ И ОТПРАВЛЕНИЮ ПОЕЗДОВ ЧЕРЕЗ ЮЖНЫЙ-ПОСТ НА ПЕРЕГОНАХ БАХМАЧ-ЗАП. - ЮЖНЫЙ ПОСТ; ЮЖНЫЙ ПОСТ.-БАХМАЧ ЦЕНТР.МКВ Ж.Д. И ЮЖНЫЙ ПОСТ - ГРИГОРОВКА ЮЖН. Ж.Д. -

§ 4.

А. Деж. по ст. Бахмач Зап., имея к отправлению поезд на ст. Бахмач-Центр. МКВ ж.д. делает Южному посту запрос поездной телеграммой по форме:" Могу ли отправить п.№.......на ст. Бахмач Центр. МКВ.Подпись".

Деж. по Южному посту, получив запрос поезду, дает разрешение ст. Бахмач Зап. на прием к себе поезда поездной телеграммой по форме:"Ожидаю Ваш п.№........на ст. Бахмач-Центр. МКВ. Подпись".

Дежурные по ст. Бахмач Зап. и Южный пост делают распоряжение своим дежурным стрелочникам,- первый о приготовлении маршрута на следование поезда, а второй /Южный пост/ о приеме поезда на XXXI путь.

Деж. по ст. Бахмач Зап. получив извещение от стрелочников о готовности маршрута на следования поезда, отправляет поезд по I главному пути и уведомляет Южный пост поездной те-

леграммой по форме:"Южный пост ДС п. №........
в..............час........мин.отправился.Подпись".

Деж.по Южному посту,убедившись в правильности постановки стрелок по маршруту на XXXI путь,дает разрешение стрелочнику открыть входной семафор для приема поезда,принимает его на указанный XXXI путь,после чего входной семафор закрывается стрелочником в порядке § 36 Инструкции стрелочникам.По прибытии поезда и убеждении,что таковой прибыл в полном составе, уведомляет ст. Бахмач Зап. поездной телеграммой по форме:" Бахмач Зап. ДС п.№......прибыл Подпись".С этого времени перегон Бахмач Зап.-Южный пост считается свободным.

Для дальнейшего следования поезда на ст. Бахмач Центр. МКВ, Южный пост делает по жезловому аппарату запрос ст. Бахмач Центр. МКВ: Могу ли отправить к Вам п.№ ......,а последняя при неимении препятствий дает согласие:Ожидаю Ваш п.№.......·"Вынимайте жезл", после этого Южный пост извлекает из аппарата жезл по коему и отправляется поезд на ст. Бахмач-центр. МКВ,уведомляя последнюю по телефону,что п.№.....отправился к Вам в........ч.......м. По получении Южным постом от ст.Бахмач Центр. МКВ, уведомления о прибытии к ней поезда,перегон Южный пост - Бахмач Центр. МКВ дор. считается свободным.

Б. Такойже порядок сношений при приеме и отправлении поездов со станции Бахмач-центр. МКВ на станцию Бахмач Зап. через Южный пост, но в обратном порядке.

ПРИМЕЧАНИЕ: Поезда,следующие из Бахмача центр. МКВ на Бахмач Зап. и обратно могут иметь скрещение на Южном посту с поездами проходящими транзитом через этот пост со ст. Григоровка на ст. Бахмач Зап. и Бахмач-Центр. МКВ и с такими же поездами,следующими со ст. Бахмач Центр МКВ на ст. Григоровка,при чем

поезда, следующие из Бахмача-центр. МКВ на ст. Бахмач Зап. принимаются по стрелкам №№ 244,243 и 233 на XXXII путь откуда при свободности перегона Южный пост-Бахмач Зап. и наличия разрешения пути отправляться на ст. Бахмач Зап. по стрелкам №№ 233,243,232,231 и 210 по I гл. пути или на пути парка "Сахалин", в зависимости от указания в телеграмме деж. по станции.

Поезда же следующие из Бахмача зап. на Бахмач Центр. МКВ отправляются по I главному пути и принимаются Южным постом по стрелкам №№ 210,232,243 и 233 на XXXI путь, откуда при свободности перегона Южный пост Бахмач Центр. МКВ по стрелкам №№ 233,243 и 244.

В. Деж. по ст. Григоровка, имея к отправлению поезд на ст. Бахмач Центр. МКВ или Бахмач Зап. делает по жезловому аппарату запрос Южному посту:" Могу ли отправить к Вам п.№........на ст. Бахмач Центр. МКВ или Бахмач Зап.".

Деж. по Южному посту при отсутствии у себя препятствий к приему поезда дает ст. Григоровка согласие:"Ожидаю Ваш п.№....вынимайте жезл". После чего последняя извлекает из аппарата жезл, отправляет поезд до Южного поста и уведомляет по телефону Южный пост, что п.№.....отправился к Вам в.......ч..........м.". По получении этого уведомления деж. по Южному посту, делает запрос ст. Бахмач Центр. МКВ или Бахмач Зап., в зависимости от того куда должен следовать поезд и по получении разрешения от той или другой ст. на прием поезда, делает распоряжение стрелочнику о приготовлении маршрута для приема и пропуска поезда и по полу-

чении уведомления по телефону от стрелочника о готовности маршрута, проверяет таковой согласно ст. 3-й § 102 Положения о движении поездов и после этого делает распоряжение стрелочнику об открытии входного семафора и по пропуске поезда через Южный пост уведомляет ст. Григоровка и Бахмач Центр. МКВ или Бахмач Зап. о проследовании поезда Южного поста, после чего перегон Южный Пост - Григоровка считается свободным.

По прибытии поезда на ст. Бахмач Зап. или -Бахмач Центр. МКВ и по получении от той или другой станции уведомления о прибытии поезда перегон Южный пост- Бахмач Зап. или Бахмач Центр. МКВ считается свободным.

Г. В виду того, что поезда в ходу между ст. Бахмач Зап. Южный пост и между Южным постом и Бахмач Центр. МКВ бывакт не более 10 мин. и между Южным постом и Григоровкой - 47 мин., а также отсутствия в Южном посту раз"ездных путей для скрещения поездов и наличия на перегоне Южный пост - Григоровка одного лишь пути, станции Бахмач Зап. или Бахмач Центр., имея к отправлению от себя поезд на ст. Григоровка производят сношения следующим порядком:

Деж. по Южному посту по получении от ст. Бахмач Центр. или Бахмач Зап. запроса на отправление поезда на ст. Григоровка, предварительно не давая разрешения на прием поезда, немедленно делает запрос ст. Григоровка о разрешении пути на отправление от себя этого поезда и только по получении от последней разрешения на извлечение из аппарата жезла, разрешает путь ст. Бахмач Зап. или Бахмач Центр., в зависимости от того с какой ст. исходил запрос. По отправлении поезда со ст. Бахмач Зап. на ст. Григоровка, Южный пост невправе разрешать путь станции Бахмач Центр. МКВ для приема к себе поезда, следующего на ст. Григоровка, впредь до получения уведомления со ст. Григоровка о прибытии к ней поезда, а также и наоборот, Южный пост не вправе разрешать путь ст. Бахмач Зап. на прием к себе поезда, следующего

на ст. Григоровка, в случае того, если уже дано разрешение на прием поезда со ст. Бахмач Центр. МКВ на ст. Григоровка, впредь до получения уведомления о прибытии поезда на ст. Григоровка, отправленного со ст. Бахмач Центр. МКВ. При проследовании поезда Южного поста, следующего со ст. Бахмач Зап. или Бахмач Центр. на ст. Григоровка перегон Бахмач Зап. или Бахмач Центр. - Южный пост считается свободным.

ПРИМЕЧАНИЕ: Все поезда, проходящие из Бахмача Зап. или Бахмача Центр. транзитом через Южный пост скрещения с такими же поездами, следующими в обратном направлении иметь на Южном посту НЕ ДОПУСКАЕТСЯ.

Д. При приеме поезда с Южного поста на ст. Бахмач Зап. дежурный по ст. Бахмач Зап. дает разрешение на прием поезда поездной телеграммой по форме: "Южный пост. ДС-Ожидаю Ваш п.№.......по I главн. пути или на путь парка "Сахалин". Подпись". и по убеждении в правильности установки стрелок по заданному маршруту, дает разрешение на открытие входного семафора для приема поезда по I гл. пути или красного диска для приема поезда на путь парка "Сахалин". По прибытии поезда на ст. Бахмач Зап., последняя установленным порядком поездной телеграммой дает уведомление Южному посту о прибытии к ней поезда, после чего перегон Бахмач Зап. - Южный пост считается свободным.

ПОРЯДОК СНОШЕНИЙ ПО ПРИЕМУ И ОТПРАВЛЕНИЮ ПОЕЗДОВ ЧЕРЕЗ ЮЖНЫЙ ПОСТ НА ПЕРЕГОНАХ ЮЖНЫЙ ПОСТ-БАХМАЧ ЦЕНТР.МКВ Ж.Д. И ЮЖНЫЙ ПОСТ-ГРИГОРОВКА-ЮЖН.Ж.Д.ПРИ ПОРЧЕ ЖЕЗЛОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ.

§ 5.

При прекращении жезловой сигнализации на перегоне Южный пост - Бахмач Центр. МКВ ж.д. движение поездов производится по способу телеграфного соглашения во всем применительно §§ 115 и 119 Положения о движении поездов.

При прекращении же жезловой сигнализации на перегоне Южный пост - Григоровка Южн.ж.д. по способу телефонного соглашения с применением "Кодов" во всем согласно приказа Южных ж.д. от 16/II-1925 г. за № 166.

ПОРЯДОК ПРИЕМА И ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ СТ. БАХМАЧ ЗАП. И БАХМАЧ ЦЕНТР.МКВ ДОР.ПО СЕВЕРНОЙ СОЕДИНИТЕЛЬНОЙ ВЕТВИ ПРИ ПОСРЕДСТВЕ СЕВЕРНОГО БЛОК-ПОСТА В СЛУЧАЕ ЗАГРОМОЖДЕНИЯ ЮЖНОЙ СОЕДИНИТЕЛЬНОЙ ВЕТВИ.

§ 6.

В случае загромождения по каким-либо причинам Южной соединительной ветви, движение поездов между станциями Бахмач Зап. и Бахмач центр.МКВ должно производиться по соединительной Северной ветви при посредстве Се-

верного блок-поста с соблюдением нижеследующих условий и порядка:

1/ Действие блок-системы и централизации на перегонах Чесноковка-Бахмач Зап. и Бахмач Центр. МКВ должно быть прекращено, по своей конструкции устройств СЦБ, не дающей возможности производить движение поездов между станциями Бахмач Зап. и Бахмач Центр. МКВ по электроблокировочной системе и таковое должно производиться на перегоне Бахмач Зап. Чесноковка во всем применительно § 114 Положения о движении поездов, а на перегоне Бахмач Зап. - Бахмач Центр. МКВ во всем применительно §§ 115 и 119 того же Положения, как это указано в § 3 настоящей инструкции.

2/ На перегоне Бахмач Зап.-Бахмач Центр. МКВ, устанавливается нижеследующий порядок:

а/ деж. по ст. Бахмач Зап., имея к отправлению поезд на ст. Бахмач Центр., -убедившись в свободности перегона по соединительной Северной Ветви и в свободности пересечения на Северном посту делает запрос о пути поезду ст. Бахмач Центр. МКВ в К° Северному посту поездной телеграммой по форме: "Бахмач Центр.К° Северный пост ДС. Могу-ли отправить к Вам п.№.......Подпись".

Деж. по станции Бахмач Центр. МКВ не имея препятствий к приему поезда, разрешает путь поездной телеграммой по форме: "Бахмач Зап.К° Северный пост ДС. Ожидаю п.№.... Подпись".

По получении разрешения пути деж. по ст. Бахмач Зап. делает распоряжение старшему стрелочнику, сигналисту централизационного поста и одновременно деж. по Северному посту об установке маршрута на отправление поезда на ст. Бахмач Центр. МКВ через Северный пост и по получении уведомления о готовности маршрута, вручает Главному кондуктору в 2-х экз. разрешительную путевую серии Тел.№ 24 из коих один экз. для передачи машинисту, после чего дает распоряжение об отправлении поезда, и по отправлении уведомляет Бахмач Центр. МКВ в К° Северный пост

поездной телеграммой по форме:"Бахмач Центр. МКВ К° Северный пост ДС.п.№..... отправился на ст. Бахмач Центр. в .....ч. ......м.Подпись".До получения уведомления от Северного поста о проследовании этого поезда на ст. Бахмач Центр. МКВ, первый гл.путь для отправления поездов из Бахмач Зап. на ст. Чесноковку считается закрытым.

По получении уведомления об отправлении поезда деж.по Северному посту встречает его и по прибытии пропускает через стрелку № 240 на ст. Бахмач Центр. МКВ,после чего устанавливает стрелку № 240 в нормальное положение в направлении I-го гл.пути и уведомляет ст. Бахмач Центр. и Бахмач Зап. о проследовании поезда поездной телеграммой по форме: "Бахмач Центр.,Бахмач Зап. ДС.п.№.......проследовал на ст. Бахмач центр. в.......ч.......м.Подпись". По проследовании поезда Северного поста, следующего на ст. Бахмач Центр. МКВ.I гл. пути для отправления поездов из Бахмача Зап. на ст. Чесноковка считается свободным.

Деж.по ст. Бахмач Центр. МКВ по прибытии к нему поезда,уведомляет ст. Бахмач Зап. в К° Северный пост поездной телеграммой по форме: "Бахмач Зап.К° Северный пост ДС п.№........прибыл в ......ч........м. Подпись".

б/ Деж.по ст. Бахмач Центр.МКВ,имея к отправлению поезд на ст. Бахмач Зап.,убедившись в свободности перегона по соединительной Северной ветви,делает запрос ст. Бахмач Зап. в К° Северному посту поездной телеграммой по форме: "Бахмач Зап. К° Северный пост ДС.Могу-ли отправить к Вам п. №.....Подпись".

Дежурный по ст. Бахмач Зап. не имея препятствий к приему этого поезда,разрешает путь ему поездной телеграммой по форме:

"Бахмач Центр. МКВ К° Северный пост ДС. Ожидаю Ваш п.№.....Подпись".

По получении разрешения пути деж.по станции Бахмач Центр. после выполнения всех формальностей, связанных с отправлением данного поезда, отправляет таковой и уведомляет об этом ст. Бахмач Зап. в К° Северный пост поездной телеграммой по форме: "Бахмач Зап.К° Северный пост ДС п.№.....на ст. Бахмач Зап. отправился в ....ч.........м. Подпись".

По получении уведомления из Бахмача Центр. об отправлении поезда, деж. по ст. Бахмач Зап. не имея препятствий к приему этого поезда на ст. делает распоряжение старш.стрелочнику, сигналисту централизационного поста и одновременно деж. по Северному посту об установке маршрута на прием поезда и по получении уведомления о его готовности, разрешает деж.по Северному Посту открыть входной семафор и выпустить поезд на I гл.путь за стрелку № 240, для следования оттуда по указанному дежурным по ст. маршр.ту. Если же почему либо принять поезд не представляется возможным, то деж. по ст.Бахмач Зап. делается распоряжение деж.по Северному посту задержать поезд у семафора. Деж. по Северному посту без разрешения деж.по ст. Бахмач Зап. открывать входной семафор для приема поезда, следующего из Бахмач Центр. МКВ не имеет права.

После дачи пути ст. Бахмач Зап. поезду, следующему со ст. Бахмач Центр. МКВ на ст. Бахмач Зап. первый главный путь для отправления поездов из Бахмач Зап. на ст. Чесноковку считается закрытым до прибытия этого поезда на ст. Бахмач Зап. или получения уведомления от ст. Бахмач Центр. о задержке его и уничтожении полученной путевой депеши.

По проходе поезда, следующего из Бахмача Центр. МКВ на ст. Бахмач Зап.деж.по Северноум посту убедившись, что поезд проследовал в полном составе уведомляет ст. Бахмач Центр. МКВ и Бахмач Зап. поездной телеграммой по форме: "Бахмач Зап., Бахмач Центр. МКВ ДС п.№.....проследовал на ст. Бахмач Зап. в....

я.........м. Подпись".

Одновременный прием поездов на ст. Бахмач Зап. из Чесноковки и Бахмача Центр. МКВ воспрещается и в случае одновременного подхода к семафорам этих поездов поезд следующий из Бахмача Центр. МКВ на ст. Бахмач Зап. задерживается у семафора до прибытия поезда, следующего из Чесноковки на ст. Бахмач Зап.

ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ В БАХМАЧСКОМ УЗЛЕ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ТЕЛЕГРАФНОГО И ТЕЛЕФОННОГО ДЕЙСТВИЯ.

§ 7.

При перерыве телеграфного действия все поезда, следующие со ст. Бахмач Центр. МКВ на ст. Чесноковка или Бахмач Зап. и обратно при посредстве Северного поста, а также поезда, следующие со ст. Бахмач Зап. на ст. Григоровка или Бахмач Центр. МКВ и обратно и поезда, следующие со ст. Бахмач Центр. МКВ на ст. Григоровка и обратно при посредстве Южного поста, должны иметь остановку на этих постах.

При перерыве телеграфного действия на перегоне Бахмач Зап. - Чесноковка движение поездов производится применительно статьи 9, § 114 Положения о движении поездов, а именно: деж. по ст. по правильному для него пути/правому/может отправить поезд того же направления по истечении времени, назначенного расписанием на проход ранее отправленного поезда, выдав главному кондуктору и машинисту путевую разрешительную выписку, разрезанную по косой линии и, вписав на обороте предупреждение о том, что вследствие прекращения телеграфного действия не получено извещение о прибытии на следующую стан-

цию п.№....,отправленного в.....ч......м. и поэтому необходимо соблюдать особенную осторожность в пути.При надобности отправить на ст. Чесноковка нечетный поезд,следующий со ст. Бахмач Центр. деж. по ст. Бахмач Зап. при неимении препятствий к отправлению выписывает разрешительную записку в 3-х экземплярах из коих 2 экз. посылает нарочным на Северный пост,а третий экз. /корешок/оставляет у себя на станции.

По получении такой разрешительной записки в 2-х экз.деж.по Северному посту устанавливает маршрут на отправление поезда до ст. Чесноковка,открывает входной семфор и по прибытии к нему поезда вручает разрешительную записку в 2-х экз. главному кондуктору из коих один экз./последний/вручает машинисту,после чего поезд следует далее до ст. Чесноковка.О времени отправления поезда дежурный по Северному посту ставит в известность деж. по ст. Бахмач Зап. путем посылки письменного уведомления нарочным.

При прекращении телеграфного действия в Бахмачском узле движение поездов между ст. Бахмач Центр. МКВ и Бахмач Зап. по соединительной Северной ветви,между ст.Бахмач Зап. и Бахмач тов.МКВ ж.д. по соединительной товарной ветви,между ст. Бахмач Зап. и Южный пост по соединительной Южной ветви, и также между ст. Бахмач Зап. и Южный пост по I гл. и XXXШ путям производится во всем применительно указанной в ст. 6,§ II9 Положения о Движении поездов,т.е. по письменным сношениям,но без применения преимущественных направлений.

При прекращении телефонной связи между Южным постом и ст. Григоровка Южн.ж.д. /телеграфной связи не имеется/ движение поездов на этом перегоне производится согласно ст. 6 § II9 Пол. о дв. поездов по письменным сношениям,устанавливаемых посредством поездов преимущественного направления,т.е. нечетного

Письменные сношения относительно отправ-

ления поездов без телеграфного соглашения, Южный пост ведет самостоятельно. Северный же пост, как не самостоятельный и непосредственно подчиненный в отношении движения поездов дежурному по ст. Бахмач Зап., является лишь исполнительным постом, почему письменный запросов о пути поездом, а также письменных разрешений пути никому не посылает.

Движение поездов в Бахмачском узле при посредстве письменных сношений должно производится лишь только в том случае, когда в узле не является возможным производить телеграфное сношение в обход.

Во избежание задержки поездов, следующих со ст. Чесноковка на ст. Бахмач Центр. деж. по ст. Чесноковка отправляя от себя нечетный поезд посылает через главного кондуктора письменное уведомление дежурному по станции Бахмач Зап. о том, какой номер последующего поезда и в каком направлении, т.е. на Бахмач Зап. или Бахмач Центр. МКВ будет отправлен, при чем в случае отправления впоследствии не того направления поезда, который был указан в письменном уведомлении, посланном с предыдущим поездом, деж. по ст. Чесноковка выдает предупреждение машинисту и главному кондуктору об остановке этого поезда у входной стрелки Северного поста, в целях пропуска его оттуда по соответствующему направлению.

Деж. по ст. Бахмач Зап., руководствуясь графиком движения поездов и полученными уведомлениями со ст. Чесноковка о последующем отправлении поездов и их направлении заботится о своевременном получении пути поездом следующим на ст. Бахмач Центр. МКВ. и при наличии разрешения пути заготовляет разрешительную путевку и извещение на бланке серии ДТХ № 108, после чего все это посылает на Северный пост нарочным. Получение разрешительной путевой в 2-х экз. и извещения серии ДТХ № 108, дает право деж. по Северному посту отправить поезд на ст. Бахмач Центр. МКВ. По отсылке нарочным разрешительной путевой на отправление поезда, следующего со ст. Чесноковка на ст. Бахмач

Центр. МКВ. деж. по ст. Бахмач Зап. до получения уведомления от деж. по Северному посту о проследовании поезда не вправе отправлять нечетные поезда по I гл. пути в сторону ст. Чесноковка.

В отношении установки маршрутов для приема и отправления поездов, а также открытия семафоров деж. по Северному посту действует в том же порядке, как и при исправном действии телеграфного действия /см. § 3/.

Во избежание остановки четных поездов у имеющегося электрического зеленого предупредительного диска у ст. Бахмач со стороны Чесноковка с правой стороны II гл. пути в расстоянии 1856 метров от входного семафора ст. Бахмач Зап. /см. бр. № 5, конд. № 341/ и в целях предотвращения задержки и остановки товарных поездов, следующих на ст. Бахмач Зап. у входного семафора на 0,005-0,007 под"еме, а в связи с этим и возможных случаев разрыва поездов, указанный зеленый предупредительный диск и связанный с ним электрически входной семафор во время прекращения телеграфного действия считаются недействующими.

Дежурный по Северному посту, будучи предупрежден деж. по ст. Бахмач Зап. об ожидаемом, согласно полученного уведомления со ст. Чесноковка, об очередном поезде и руководствуясь графиком расписания движения поездов, посылает заблаговременно к установленному распоряжением ДС Бахмач Зап. с момента прекращения телеграфного действия в расстоянии 50 метров от входной стрелки № 3 временному красному диску, у которого поезд должен остановиться, для взятия стрелочника-проводника, который и вводит поезд на станцию.

О недействительности зеленого предупредительного диска и связанного с ним входного семафора и остановке поезда у установленного красного диска для взятия проводника, деж. по ст. Чесноковка выдает машинисту и

главному кондуктору поезда письменное предупреждение.-

Д П

ДТ

ЦИРКУЛЯР

По Западным жел дор

«29» июля 1927 г.

№ 419.

ЭДР.

О ПРИНЯТИИ К РУКОВОДСТВУ ИНСТРУКЦИЮ ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ РАБОТЕ СТ. УНЕЧА.

Брош. № 115.

Вновь, изданную Инструкцию по технической работе станции Унеча предлагаю принять к руководству и введению в жизнь с I Августа с.г.

Инструкция отпечатана отдельной брошюрой и одновременно с сим рассылается.-

Настоящий циркуляр относится ко всем агентам ст. Унеча, причастным к технической работе этой станции.-

Вр. ЧПТ [signature]

[signature] Т [signature]

г. Гомель, Окрлит № 1201 тир. 250 экз.) Типо-Лит. Правл. Зап. ж. д. 1927 г. 1636

О Г Л А В Л Е Н И Е.

Общие положения.

Общие указания.

Утверждаю:

Вр. ЧПТ В.ИВАНОВ

8 Июля 1927г.

ИНСТРУКЦИЯ

ст. УНЕЧА Западных ж.д. по технической работе этой станции.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

§ I. ЗНАЧЕНИЕ СТАНЦИИ УНЕЧА ЗАПАДНЫХ ж.д. и ЗАДАЧИ, КОИ ОНА ДОЛЖНА ВЫПОЛНЯТЬ.

Станция Унеча является внутренней узловой станцией Западных ж.д. магистрали Брянск Житковичи к которой с одной стороны примыкает Оршанский участок, а с другой-Стародубская ветвь.

Таким образом, в силу условий, в которых находится ст. Унеча, она, независимо от пропуска транзитных поездов производит сортировку мелочных грузов, расформирование, переформирование и сформирование сборных поездов по четырем направлениям, с установленной подборкой в последних груженых вагонов по соответствующим группам и в географическом порядке станций участков своей дороги и, кроме того, эта станция обслуживает нужды населения местного района.

В соответствии с условиями работ, ст. Унеча оборудована как путевыми, так и тяговыми складочными и другими устройствами. Семафорные

ограждения означенная станция имеет следующие:

а/ Со стороны Брянска однокрылый семафор установлен от входной стрелки № 41 на расстоянии 501,33 метров.

б/ Со стороны Гомель однокрылый семафор, установлен от входной стрелки № 2 на расстоянии 553,55 метров.

в/ Со стороны Орша однокрылый семафор установлен от входной стрелки № 61 на расстоянии 341,5 метров и

г/ Со стороны Стародуба однокрылый семафор установлен от входной стрелки № 19 на расстоянии 355 метров, в коих горизонтальное положение крыла или красный огонь фонаря ночью запрещает вход поезда на станцию, а поднятое крыло кверху под углом 135° к мачте или зеленый огонь фонаря ночью разрешает вход поезда на станцию. При чем семафоры со стороны Гомеля и Орши механически между собой связаны-так, что при открытии одного из них невозможно открыть второго.

§ 2. ПУТИ ст. УНЕЧА, ГРУППИРОВКА ИХ В ПАРКИ И ЗНАЧЕНИЕ ПО СПЕЦИАЛИЗАЦИИ.

Ст. Унеча для пропуска транзитных, людских и товарных поездов, а также для приема и отправления на и со всех четырех направлений людских и товарных сборных поездов и, наконец, для сортировки и группировки вагонов, согласно требованиям существующих правил, имеются нижеследующие парковые пути и значение их по специализации:

ПУТЬ № I. - Главный для приема из Брянска и от-
------------ правления на Гомель нечетных людских
поездов,а также для приема из Орши и
отправления на Оршу тех-же поездов.

ПУТЬ № II.- Для приема из Гомеля и отправления
-------------на Брянск людских поездов.

ПУТЬ № 3. - Для приема из Стародуба и отправления
-------------на Стародуб людских поездов и для прие-
ма сборных поездов из Брянска.

ПУТЬ № 4. - Для стоянки вспомогательного поезда
---------- /временно/.

ПУТЬ № 5. - Для приема товарных нечетных поездов
-----------со стороны Брянска и отправления тако-
вых на Гомель и Оршу.

ПУТЬ № 6. - Для приема четных товарных поездов
-----------со стороны Гомеля и отправления таковых
на Брянск.

ПУТЬ № 7.- Для приема и отправления товарных поез-
---------дов на и со стороны Орша.

ПУТЬ № 8. -Весовой для перевески вагонов на вагон
--------- ных весах и для установки на нем подоб-
ранных по группам груженных вагонов со
стороны Брянска не допуская,однако,сто-
янки вагонов на весовом помосте.

ПУТЬ № 9.- Для подборки по группам груженных ва-
---------- гонов и,при надобности,-оставление их
на этом пути в ожидании отправления.

ПУТЬ № 10.- Для стоянки в резерве крытых порож-
-----------них вагонов.

ПУТЬ № II и ТУПИКОВЫЙ ПУТЬ № I7. -	Для сборных вагонов с мелочными грузами,подлежаших сортировке на сортировочной платформе,расположенной между этими путями,при чем на путь № II,как сквозной и вмешаюший в себе 80 вагонов,ставится еше и резерв порожних платформ,а путь № I7 кроме того служит и вытяжкой.
ПУТЬ № I3. -	Тупиковый к пакгаузу для подачи вагонов под выгрузку и нагрузку.
ПУТЬ № I4. -	Тупиковый для перегрузки груза.
ПУТЬ № I5. -	Тупиковый интендантский для подачи вагонов под выгрузку и нагрузку.
ПУТЬ № I6. -	Тупиковый вытяжной.
ПУТЬ № I8. -	Тупиковый для очистки,промывки и дезинфекции вагонов.
ПУТЬ № 29. -	Тупивоый для стоянки протекционных вагонов,снегоочистителя и подаваемых под выгрузку вагонов с грузами к Электростанции.
ПУТЬ № 33. -	Тупиковый для резервной стоянки порожних вагонов в неприкосновенном запасе.

ПУТИ ОРШАНСКОГО ПАРКА.

ПУТИ №№ 46, 47,48 и 49. -	В эксплоатацию еше не переданы,но могут быть использованы для резервной стоярки порожнего подвижного состава.

ПУТЬ № I-а
достр.№ 6I - Главный для пропуска Оршанских поездов.

ПАРКОВЫЕ ПУТИ СТАРОДУБСКОЙ ВЕТКИ.-

ПУТИ №№5I, 52 и 54. Для приема и отправления через их посредство Стародубских поездов /для эксплоатации пути еще не открыты/

ПРИМЕЧАНИЕ: В зависимости от изменения расписания специализация путей в отношении приема и отправления поездов, может видоизменяться местными ДН, ДЧ и ДС.

ПУТИ УЧАСТКА ТЯГИ /Тракционные/.-

ПУТЬ № I9. - Для пропуска паровозов на и с депо.

ПУТИ №№ 20, 2I и 22 Для стоянки горячих паровозов.

ПУТЬ № 23. - Для стоянки холодных паровозов.

ПУТИ №№ 24, 25 и 26 Тупиковые для ремонта подвижного состава.

ПУТЬ № 27. - Тупиковый для ремонта,очистки и стоянки Оршанского классного состава

ПУТЬ 00 Для пропуска паровозов на склад топлива под снабжение.

Стрелочная улица от стр.№ 43 до стр. №№ 73 и 70.

ПУТИ №№ 31 и 34. Для выпуска паровозов со склада топлива из под снабжения на поворотный круг и к депо.

ПУТИ СКЛАДА ТОПЛИВА.-

ПУТИ №№ 45,36-39 и 40. Для подачи под выгрузку груженных углем вагонов и для снабжения паровозов таковым.

ПУТИ №№ 43,42 41 и 44. Для подачи под выгрузку груженных вагонов и для снабжения паровозов таковыми.

§ 3. ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ О СТРЕЛКАХ И СТРЕЛОЧНЫХ ПОСТАХ.-

На ст. Унеча стрелки не централизованы и переводятся в ручную,при чем все они распределены на 9 стрелочных постов,а именно:

В I-ый пост входят стрелки №№ I,2,3,4,16.20, 58,59,60,61,62 и 63-итого I2 стрелок.

Во 2-ой пост входят стрелки №№ 5,6,7,8,9,10,11,
12,13 и 45=10

В 3-ий пост " " №№ 14,15,17,18,19,
21,23 и 54 = 8

В 4-ый пост " " №№ 22,43,44,46,47,
48 и 49 = 7

В 5-ый пост " " №№ 24,25,26,27,28,
29 и 30 = 7

В 6-ой пост " " №№ 31,32,33,34,
35 и 36 = 6

В 7-ой пост " " №№ 37,38,39,40,
41 и 42 = 6

В 8-ой пост " " №№ 50,51,52,53,
55,56,57 и 67 = 8

В 9-тый пост " " №№ 70,71,72,73,74
65,66,68,69,75,
80 и 2 стрелки
без №№ =13

Посты №№ 5,6 и 7 расположены с нечетной стороны станции, т.е. со стороны Брянска стрелочники коих находятся в ведении и непосредственном подчинении старшего стрелочника 1-го района; посты же №№ 1,2,3,4,8 и 9 расположены с четной стороны станции, т.е. со стороны Гомеля, Орши и Стародуба, стрелочники коих находятся в ведении и непосредственном подчинении старшего стрелочника 2-го Района, при чем из числа последних шести стрелочных постов, пост № 8 расположен на путях участка Тяги, а пост № 9 на путях склада топлива ХМО.

Посты №№ I,2,4,5 и 7 связаны телефоном с дежурным по станции и между собой посредством коммутатора установленного в конторе дежурного по станции. Место постоянного прибывания старших стрелочников определается: I-го района со стороны Брянска на 5 посту, а 2-го района со стороны Гомеля, Орша и Стародуба на 2-м посту.

Общее непосредственное и ответственное руководство и наблюдение за действиями рядовых стрелочников возлагается на старших стрелочников / §§ 51,52,53 и 54 Инстр. стрелочн./.

ПРИМЕЧАНИЕ : Ввиду расположения постов №№ 8 и 9 на путях Отделов Тяги и ХМО и отдаленности их от постов Отдела Эксплоатации, проверка и наблюдения за ними старшим стрелочником 2-го района должна производиться лишь в свободное у него время от своих обязанностей на своем районе, при чем отлучка для этой цели со своего поста должна быть только с ведома и разрешения дежурного по станции.

§ 4. ТЕХНИЧЕСКИЙ И КОММЕРЧЕСКИЙ ОСМОТР ПРИБЫВАЮЩИХ ПОЕЗДОВ И ПОРЯДОК ИХ ФОРМИРОВАНИЯ НА ОТПРАВЛЕНИЕ.-

I. В техническом отношении осмотр и прием подвижного состава лежит на обязанности Отдела Тяги.

Перед прибытием поезда, дежурный по станции своевременно ставит в известность дежурных осмотрщиков вагонов отдельными нарядами под расписку с указанием, что на такой-то путь парка принимается поезд № такой-то / Бр. № 36 § 12 Код. № 1938, Бюлл. 187 Изд. Правлен. Зап.ж.д.-1926г./.

Агенты Отд. Тяги встречают поезд на указанном пути и после остановка ограждают поезд с обеих сторон красными сигналами и приступают к техническому осмотру и мелкому ремонту " летучками", при чем технический осмотр должен быть закончен не позднее окончания приема поезда в коммерческом отношении.

По окончании осмотра осмотрщик вагонов заявляет об этом дежурному по станции и одновременно вручает список по №№ вагонов с техническим браком, т.е. тех вагонов, кои не могут быть исправлены "летучками" на месте, и подлежат подаче для ремонта на специальные пути.

2. В коммерческом отношении осмотр и прием груженых вагонов лежит на обязанности агентов Отдела Эксплоатации.

Технический конторщик встретив поезд на пути его приема где тот-час совместно с главным кондуктором, или по назначению последнего с одним из кондукторов его бригады производит: тщательный наружный осмотр кузова каждого вагона, крыши и его пола, списывает №№ вагонов в натурную книжку, отмечая род вагонов и тормоза, производит осмотр и опробывание пломб и пломбирного шпагата с обеих сторон вагона, а в груженых цистернах еще и на колпаках и сливных рукавах, Списывает пломбы каждого вагона с указанием станции, наложившей пломбы, числа,

месяца,года,контрольные знаки и № тисков. На открытом подвижном составе,обращает внимание на количество и состояние стоек,увязки или скрепления,на правильность и прочность нагрузки,на признаки хищения груза или недостачи вообще,как самого груза,так и стоек и увязочного материала.

Обнаруженные коммерческие неисправности отмечаются против № каждого вагона в натурной приемной книжке и за совместными подписями участвовавших в приеме поезда агентов,т.е. сдающего и принимающего,заявляется о каждой неисправности дежурн.по станции,пред"являя ему сделанную запись в этой книжке.

По окончании приема поезда конторщик-приемщик сверяет запись в натурной книжке с документами на каждый вагон,отмечая в ней станц.назначения по проходящим грузам и пункты выгрузки вагонов по адресу на ст. Унеча.

Если коммерческих неисправностей нет,то в натурной книжке делается отметка:- "Все исправно" и удостоверяется также подписями.

По выполнении перечисленных формальностей-поезд считается принятым станцией.

По окончании сверки документов с вагонами,записанными в натурной книжке должно быть немедленно приступлено к заготовлению наряда на разборку поезда. Номера вагонов помещаются в нарядах в последовательном порядке начиная с головы или хвоста поезда имея ввиду,что такой порядок с одной стороны даст значительную экономию времени в выдаче нарядов,а с другой облегчит труд составителя поездов по разметке вагонов в составе.

Наряды вслед за сим немедленно сдаются под расписку составителю поездов.

Последний получив наряд, делает разметку вагонов в составе, а затем, как сказано выше, по окончании технического осмотра и коммерческого приема поезда тотчас приступает к его разборке.

При сдаче дежурства составитель поездов сдает исполненные и неисполненные наряды дежурному по станции с отметкой на обороте нарядов, о причине неисполнения их. В книге сдачи дежурств прописываются №№ исполненных и отдельно неисполненных нарядов.

Наряды имеют последовательную нумерацию.

К обязанности дежурного по станции относится строгое наблюдение за правильностью и своевременностью выдачи нарядов, исполнением и возвращением их составителям поездов с соответствующими отметками и записями в книге сдачи дежурств, а также и подклейкой нарядов к корешкам.

§ 5 ПОРЯДОК ФОРМИРОВАНИЯ ПОЕЗДОВ НА ОТПРАВЛЕНИЕ, А ТАКЖЕ ОСМОТР И СДАЧА ИХ В ТЕХНИЧЕСКОМ И КОММЕРЧЕСКОМОТНОШЕНИЯХ.-

I/ Вагоны с грузами, следующими на промежуточные станции прилегающих участков, подлежат включению только в сборные /местные/ поезда-отнюдь не допуская постановки их в прямые поезда.

В таких сборных поездах указанные вагоны ставятся в последовательном порядке расположения станции-отдельной группой, начиная с головы поезда, при чем вагоны для одной станции подбираются вместе, не допуская постановки их в разных местах. Исключение допускается лишь в случаях, предусмотренных Правилами Технич. Эксплоатации, напр., при постановке в поезд вагонов с грузами легковоспламеняющимися, взрывчатыми легковесными или при постановке тежеловесных 4-х осных вагонов-при недостающем количестве тормозов в данном звене; всеже надлежит вагоны, следующие на данную станцию, соединять вместе, дабы хотя и при нарушенной правильности последовательной группировки, можно было бы по прибытии поезда отцепить все вагоны сразу в один прием без излишних маневровых перекидок.

2/ Формируемые составы поездов, обязательно должны составляться из одной какой-либо группы данного направления и лишь при недостатке вагонов одной группы на полный состав-дополняются другой группой и при полной невозможности сформировать состав из вагонов одной или двух групп-допускается составление поезда из вагонов всех групп данного направления с соответствующим размещением их в составе поезда.

3/ При включении в груженые составы бригадных теплушек-таковые ни в коем случае не должны ставиться в голову поезда, а только позади груженых вагонов или впереди порожних, а в балластных груженых поездах-в хвосте поезда.

ПРИМЕЧАНИЕ:
-------------- Вагоны в поездах формируются по группам согласно схем группировки, об"явленной в Правилах о специализации поездов изд.1925 года Правление Запад.ж.д.

4/ С особого всякий раз разрешения на участке Брянск-Гомель допускается отправление длинносоставных поездов из порожних нормального типа вагонов, но не свыше как 150 осей по разрешению ДН и 200 осей по разрешению ЧПТ. При этом необходимо соблюдать условия, чтобы составы эти могли следовать по участку до распорядительной станции без обгона и скрещения с ними на промежуточных станциях за исключением случаев когда то и другое будет вызвано особыми на то обстоятельствами. При отправлении таких составов надлежит заблаговременно оповещать впереди находящиеся станции /см. при этом бр.№ 85-приказа № 318-эдс-5 от 30/IУ-1927г. и приказ № 2018 Бюлл. № 193-1926 года по Западным дорогам/.

5/ Дежурный по станции получив уведомление от составителя поездов о готовности поезда, пред"являет таковой техническим агентам Отдела Тяги к осмотру, путем записи в книгу "Пред"явление поездов к осмотру", указывая время посылки уведомления и № пути, на котором сформирован состав, и одновременно посылает технического конторщика для списывания в натурную книжку отправления.

Списанному с натуры поезду по №№ вагонов подбираются документы и заносятся в путевой рапорт Главного кондуктора в раздаточные списки.

Запись документов должна производиться в последовательном порядке размещения вагонов в составе поезда,а не в перемежку.

Кондукторская бригада вполне снаряженная,должна быть вызвана дежурным по станции заблаговременно и явиться к нему для проверки с таким расчетом,что бы приступить к приему поезда не позже как за 45м.до времени назначенного ему отправления по расписанию.

После проверки дежурным по станции потребного числа лиц в бригаде и всех при ней сигнальных принадлежностей,бригада направляется на указанный дежурным по станции путь где и приступает к приему поезда во всем согласно своей Инструкции.

ПРИМЕЧАНИЕ: Время на фактический прием всех поездов до отправления их по расписанию,полагается 45м.и столько же времени полагается на фактическую сдачу их по прибытии.

По окончании технического осмотра состава,осмотрщик вагонов является к дежурному по станции,отмечает в его книге время окончания осмотра состава,указывает состояние последнего и расписывается.

В случаях обнаружения неисправных вагонов о выкидке их из состава,агент Тяги выдает заблаговременно в письменной форме уведомление с указанием №№ вагонов и время его выдачи.

Дежурный по станции получив такое уведомление,немедленно делает по телефону распоряжение составителю поездов о выкидке неисправных вагонов и одновременно посылает

ему об этом нарад. Выкидка таких вагонов производится маневровым паровозом.

ПРИМЕЧАНИЕ: При формировании поездов, для ускорения дела, списывание конторщиками составов, по распоряжению дежурного по станции, может производиться и по частям, но с обязательной проверкой вагонов, включенных в состав этого поезда после соединения в него всех частей.

Правильная сцепка вагонов между собой и правильное свинчивание сцепных приборов в составе поезда лежит на обязанности составительской бригады или лица особо для сего назначаемого, а проверка того и другого лежит на обязанности осмотрщиков вагонов, кондукторской бригады принимающей поезд и дежурного по станции.

При проследовании через станцию Унеча транзитных поездов, простой таковых должен быть минимальным и дежурный по станции должен заблаговременно озаботиться приготовлением ко времени прибытия такого поезда, паровоза, смазчиков, осмотрщиков и кондукторскую бригаду, что бы прием поезда бригадой был закончен параллельно с техническим его осмотром и чтобы поезд без задержки мог отправиться далее по назначению

§ 6. ОБЯЗАННОСТИ ДЕЖУРНОГО ПО СТАНЦИИ.

Дежурный по станции, как административное лицо об"единяющее собой действия всех младших и непосредственно ему подчиненных служащих Эксплоатации руководит таковыми во

всем согласно Правил Технической Эксплоатации и особо изданных Инструкций для каждой категории этих служащих, а также своей, почему он и является ответственным распорядителем за всю техническую работу станции и за благополучное на ней движение поездов и маневров.

§ 7. ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ.-

Прием поездов производится:

А/Со стороны БРЯНСКА.

а/ Людских на I путь по стрелкам №№ 41,27 и 24 постов №№ 5 и 7,

б/ товарных на 5 путь по стрелкам №№ 41,38,37, 35 и 34 постов №№ 6 и 7 и сборных на III путь по стрелкам №№ 42,38,37 и 35 тех же постов №№ 6 и 7.

По выходе с соседней станции поезда подлежащего приему на I,III и У путь, дежурный по станции вызывает по телефону пост № 5 старшего и входной пост № 7 младшего стрелочников, делает им в порядке § 107 /бф. § 102/ Положения о движении поездов и в порядке § 5 настоящей инструкции распоряжение о приеме поезда на один из этих путей, после чего означенные стрелочники и стрелочник поста № 6, если поезд принимался

на Ш или У путь, в порядке §§ 52 и 31 ст. I-й своей инструкции выполняют свои обязанности по приготовлению стрелок и проч. для приема поезда на один из означенных путей и в зависимости от этого запирают на замок противошерстные стрелки, причем если поезд принимается на I путь, запирается стрелка № 41, а если таковой принимается на Ш или У путь, запираются стрелки №№ 41, 38, 37, 35 и 31 ключи от которых должны находиться у старшего стрелочника.

По проверке готовности маршрута старший стрелочник установленным для сего порядком докладывает об этом дежурному по станции и по получении от него разрешения на открытие входного семафора делает о том свое распоряжение стрелочнику входного поста № 7.

После чего стрелочники остаются на подлежащих стрелках в ожидании прибытия поезда днем с развернутым красным флагом, а ночью с красным огнем ручного фонаря обращенного в сторону станции, которые при прибытии поезда заменяются зелеными сигналами и фонарь с таким сигналом, поворачивается в сторону прибывающего поезда.

О прибытии поезда в полном составе стрелочник входного поста № 7 докладывает дежурному по станции.

Б/Со стороны Гомеля.

а/ Людских на II путь по стрелкам №№ 2,4,5,7 и II постов №№ I и 2.

б/ Товарных на УI путь по стрелкам №№ 2,4,5,7,10,12,14 и 17 постов №№ 1,2 и 3.

При выходе с соседней станции поезда подлежащего приему на II и УI путь, дежурный по станции вызывает по телефону пост № 2 старшего и входной пост № I младшего стрелочников, делает им в порядке § 107 /б.§ 102/ Положения о движении поездов и в порядке § 5 настоящей инструкции распоряжение о приеме поезда на один из этих путей. После чего означенные стрелочники и стрелочник поста № 3, если поезд принимается на УI путь в порядке §.§ 52 и 31 ст. I-й своей инструкции и в порядке § 5 настоящей инструкции выполняют свои обязанности по приготовлению стрелок и проч. для приема поезда на один из означенных путей и в зависимости от этого запирают на замок противошерстные стрелки №№ 7 и II, а если таковой принимается на УI путь, запираются стрелки №№ 4,7,12,14 и 17, ключи от которых должны находится у старшего стрелочника.

По проверке готовности маршрута старший стрелочник установленным для сего порядком докладывает об этом дежурному по станции и по получении от него разрешения на открытие входного се-

мафора делает о том свое распоряжение стрелочнику входного поста № I. После чего стрелочники остаются на подлежащих стрелках в ожидании прибытия поезда с указанными в пункте А/ сигналами.

О прибытии поезда в полном составе стрелочник входного поста № I докладывает дежурному по станции.

В/Со стороны Орша.

а/ Людских на I путь по стрелкам №№ 63,6I,60,I,3 и I6. Пост № I.

б/ Товарных на УП путь по стрелкам №№ 63,6I,60,I,3,5,7,I0,I2, I4 и I7 постов №№ I,2 и 3. По выходе с соседней станции поезда подлежащего приему на I или на УП путь, дежурный по станции вызывает по телефону пост № 2 старшего и входной пост № I младшего стрелочников, делает им в порядке § I07 /б.§ I02/ ст. I-й Положение о движении поездов и в порядке § 5 настоящей инструкции распоряжение о приеме поезда на один из этих путей. После чего означенные стрелочники и стрелочник поста № 3 если поезд принимается на УП путь в порядке §§ 52 и 3I ст.I-й своей инструкции и в порядке § 5 настоящей инструкции выполняют свои обязанности по приготовлению стрелок и проч. для приема поезда на один из означенных путей и взависимости от этого запирают на замок противо-

шерстные стрелки,при чем если поезд принимается на I путь запираются стрелки №№ 61,1,3 и 16,а если таковой принимается на УП путь,запираются стрелки №№ 61,1, 3,7,12,14 и 17 ключи от которых должны хранится у старшего стрелочника. По проверке готовности маршрута старший стрелочник установленным для сего порядком докладывает об этом дежурному по станции и по получении от него разрешения на открытие входного семафора,делает о том свое распоряжение стрелочнику входного поста № I.

После чего означенные стрелочники остаются на подлежащих стрелках в ожидании прибытия поезда с указанием в пункте А/ сигналами.

О прибытии поезда в полном составе стрелочник входного поста № I докладывает дежурному по станции.

Г/Со стороны Стародуба.

Пассажирско-товарных на III путь,но т.к. непосредственно принимать означенные поезда на этот путь по техническим условиям станции не возможно,поэтому прием их должен производится следующим порядком:

Поезд сначала принимается на тупиковый 18-й путь по стрелкам №№ 19,1,3,9,8,6 и 20 постов №№ I, 2, и 3 от куда затем состав своим же паровозом маневровым порядком осаживается вагонами вперед на III путь по стрелкам №№ 20,5,8,10,12, 17 и 21 тех же постов №№ I,2 и 3.

Взависимости от чего, по выходе из Стародуба поезда подлежащего приему на III путь, дежурный по станции вызывает по телефону пост № 2 старшего и входной пост № I младшего стрелочников, делает им в порядке § 107 /б. § 102/ Положение о движении поездов и в порядке § 5 настоящей инструкции распоряжение о приеме поезда на означенный III путь через тупиковый путь № 18 и одновременно делает распоряжение старшему стрелочнику послать опытного младшего стрелочника или проводника паровозов на стрелку № 19 от-куда он должен сопровождать поезд на III путь.

После чего означенные стрелочники и стрелочник поста № 3 в порядке §§ 52 и 31, ст. I-й своей инструкции и в порядке § 5 настоящей инструкции выполняют свои обязанности по приготовлению стрелок и проч. для приема поезда на указанный III путь через путь № 18 и взависимости от этого запирают на замок противошерстные стрелки №№ 19, 6, 8, 12, 18 и 21, ключи от которых должны находится у старшего стрелочника.

По проверке готовности маршрута старший стрелочник установленным для сего порядком докладывает об этом дежерному по станции и по получении от него разрешения на открытие входного семафора, делает о том распоряжение стрелочнику поста № 3 в районе которого находится входная стрелка № 19. После чего означенные стрелочники остаются на подлежащих стрелках в ожидании прибытия поезда с указанным в

пункте А/ сигналами. Стрелочник или проводник назначенный для сопровождения поезда от стрелки № 19 должен сопровождать таковой до стрелки № 21, причем от стрелки № 19 до стрелки № 20 находится на подножке паровоза справой стороны, а при осаживании состава с 18 на III путь от стрелки № 20 до стрелки № 21 находится на тормазной площадке переднего вагона осаживаемого состава вагонами вперед и вместе с кондукторской бригадой поезда, зорко следит за свободностью пути и вообще за благополучным следованием поезда по станции при этом каждый из означенных лиц должны иметь при себе установленные ручные сигналы.

Для взятий проводника все прибывающие поезда должны иметь 1/2 минутную остановку у стрелки № 19.

О прибытии поезда в полном составе и о благополучном проследовании его с 18 на III путь, старший стрелочник или вместо его младший стрелочник 2-го поста докладывает дежурному по станции установленным для сего порядком.

ПРИМЕЧАНИЕ: Означенный маршрут приема Стародубских поездов является временным, т.е. до открытия путей №№ 51,52 и 54, когда Стародубские поезда будут приниматься на III путь и отправляться с последнего через посредство путей №№ 51 и 54 по стрелкам №№ 19, 76,77,78 и т.д. на и с означенного III пути.

ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРОИЗВОДИТСЯ:

Д/ В сторону Брянска.

а/ Людских со II-го пути по стрелкам №№ 34,37,38 и 42 постов №№ 6 и 7,

б/ Товарных с УI пути по стрелкам №№ 29,32,36,38 и 42 постов и №№ 5,6 и 7. Перед отправлением поезда, дежурный по станции вызывает по телефону 5 пост старшего и выходной 7-й пост младшего стрелочников, делает им распоряжение в порядке изложенном в п. А/ сего § о приготовлении маршрута на отправление поезда с одного из этих путей.

Получивши такое распоряжение стрелочники выполняют свои обязанности по приготовлению маршрута во всем согласно того же п. А/.

По получении доклада от Старшего стрелочника о готовности и проверки маршрута дежурный по станции вручает Главному кондуктору разрешительную записку и дает ему распоряжение отправляться с поездом.

По проходе хвостовой части поезда последней стрелки № 42, выходного поста стрелочник последнего докладывает дежурному по станции о благополучном и о полном составе проследования поезда его поста.

В/

В/ В сторону Гомеля.

a/ Людских с I-го пути по стрелкам №№ I6,3,I и 60 поста № I,

б/ Товарных с У пути по стрелкам №№ I8,I5,II,7,5,3,I и 60,посты №№ I,2,3.

Перед отправлением поезда,дежурный по станции вызывает по телефону 2-й пост старшего и выходной I-й пост младшего стрелочников,делает им распоряжение в порядке изложенном в п. А/ сего § о приготовлении маршрута на отправление поезда с одного из этих путей. Получивши такое распоряжение,стрелочники выполняют свои обязанности по приготовлению маршрута во всем согласно того же п. А/.

По получении доклада от старшего стрелочника о готовности и проверке маршрута дежурный по станции,вручает главному кондуктору разрешительную записку и дает ему распоряжение отправиться с поездом.

По приходе хвостовой части поезда последней стрелки № 60 выходного поста,стрелочник последнего докладывает дежурному по станции о благополучном и о полном составе проследования поезда его поста.

ж/ В сторону Орши.

а/ Людских с I-го пути по стрелкам №№ I6,3,I,60,6I и 63 поста № I,

б/ Товарных с УП-го поста по стрелкам №№ I7,I4,I2,I0,7,5, 3,I,60 и 63, постов № 3,2-го.

Перед отправлением проезда, дежурный по станции вызывает по телефону 2-й пост старшего и I-й пост младшего стрелочников; делает им распоряжение в порядке изложенном в п. А/ сего § о приготовлении маршрута на отправление поезда с одного из этих путей.

Получивши такое распоряжение, стрелочники выполняют свои обязанности по приготовлению маршрута во всем согласно того же п. А/.

По получении доклада от старшего стрелочника о готовности и проверке маршрута, дежурный по станции вручает Главному кондуктору путевую депешу и дает ему распоряжение отправиться с поездом.

По проходе хвостовой части поезда последней выходой стрелки № 63 стрелочник I-го поста докладывает дежурному по станции о благополучном и о полном составе проследовании поезда его поста.

В/ В сторону Стародуба.

Пассажирско-товарных с Ш-го пути, но так как непосредственно отправить поезда на Главный Стародубский путь, по техническим условиям станции невозможно, поэтому отправление их должно производиться по маршруту приема поездов из Стародуба указанного в п.Г/ сего §, т.е. состав поезда сначала осаживается поездным паровозом вагонами вперед с III-го на тупиковый путь № I8 по стрелкам №№ 2I, I8, I5, I2, I0, 8, 6 и 20 постов №№ 3, 2 и 1, с которого затем и отправляется на Стародуб, по стрелкам №№ 20, 6, 8, 9, I3, 23 и I9 тех же постов №№ 3, 2 и 1.

Перед отправлением поезда, дежурный по станции вызывает 2-й пост Старшего и I-й пост младшего стрелочников, дает им распоряжение в порядке изложенном в п. Г/ сего §, о приготовлении маршрута на отправление поезда с этого пути и о высылке упомянутого там же в п.Г/ проводника для сопровождения поезда.

Получивши такое распоряжение стрелочники выполняют свои обязанности по приготовлению маршрута во всем согласно того же п.Г/.

По получении доклада от Старшего стрелочника о готовности и проверке маршрута и по убеждении в наличии у поезда проводника, дежурный по станции вручает Главному кондуктору путевую депешу и

разрешает ему отправиться с поездом.

Проводник должен сопровождать поезд от стрелки № 21 до стрелки № 23, при чем от стрелки № 21 до стрелки № 20 находится на площадке последнего вагона осаживаемого состава вагонами вперёд, а от стрелки № 20 до стрелки № 23 на подножке паровоза слевой стороны, следя все время вместе с кондукторской бригадой за свободностью пути и вообще за благополучным следованием со станции поезда.

По проходе хвостовой части поезда выходной стрелки № 19 и о благополучном проследовании по станции поезда старший или вместо него младший стрелочник 2-го поста докладывает дежурному по станции.

ПРИМЕЧАНИЕ: Означенный маршрут отправления Стародубских поездов является временным, т.е. до открытия действия Стародубских путей №№ 51, 52 и 54, когда Стародубские поезда будут отправляться с Ш-го пути через посредство путей №№ 51 и 54 по стрелкам №№ 20, 78, 77, 76 и 19.

§ 8. ВРАЖДЕБНОСТЬ МАРШРУТОВ.

Ввиду враждебности маршрутов при отправлении и приеме поездов на и с Гомеля и Орши, отправление и прием таковых производится: на и со стороны Орша при закрытом положении входного семафора со стороны Гомеля, а при

отправлении поездов на и со стороны Гомеля при закрытом положении входного семафора со стороны Орша, для чего оба эти семафора между сособой связаны механически, так что при открытии одного из них нельзя открыть второго.

Прием же и отправление Стародубских поездов на и с Ш-го пути через посредство тупикового пути № I8, производится при закрытом положении обоих семафоров, как со стороны Гомеля, так и со стороны Орша.

Закрытие семафоров производится тотчас по проходе хвоста поезда первой противошерстной входной стрелки.

§ 9. МАРШРУТЫ СЛЕДОВАНИЯ ПАРОВОЗОВ В ДЕПО ИЗ-ПОД ПРИБЫВШИХ ПОЕЗДОВ.

а/ Из гомеля с 6-го пути от товарных поездов.	По стрелкам №№ 29,32,36,42, 38,37,34,27,24,22,43,47 и 48.
б/ тоже со 2-го пути от п.№ 22-б.	По стрелкам №№ 34,27,24,22, 43,47 и 48.
в/ Из Брянска с 3-го пути от товарных поездов.	По стрелкам №№ 2I,I8,I5,II, 7,5,3,I6,45,54,44,43,47 и 48.
г/ Тоже с 5-го пути	По стрелкам №№ I8,I5,II,7,5, 3,I6,45,54,44,43,47 и 48.
д/ Тоже с I-го пути от п.№ 2I-б.	По стрелкам №№ 22,43,47 и 48.

е/	Из орши с 6-го пути от товарн.поездов.	По стрелкам,что и в пункте а/.
ж/	Тоже с I-го пути от п.№ 4-о.	Сначала состав осаживается по I пути за стрелку № 22, а затем паровоз уходит по стрелкам №№ 22,43,47 и 48.
з/	Из Стародуба с 3-го пути от п. № 22-с и 24-с.	По стрелкам №№ 21,18,15,11, 7,5,3,16,45,54,44,43,47 и 48.

§ 10. МАРШРУТЫ СЛЕДОВАНИЯ

паровозов из депо под отправляющиеся поезда.

а/	На Гомель под товарн.поезда на 5 путь.	По стрелкам №№ 48,47,43,44, 54,45,16,3,5,7,11,15 и 18.
б/	Тоже под п. № 21-б на I путь.	По стрклам №№ 48,47,43 и 22.
в/	На Оршу под товарн.поезда на 7-й путь.	По стрелкам №№ 48,47,43,44, 54,45,16,3,5,7,10,12,14 и 17.
г/	Тоже под п.№ 3-о на I путь.	По стрелкам №№ 48,47,43 и 22.
д/	На Стародуб под г.№№ 21-с и 22-с.	По стрелкам №№ 48,47,43,44, 54,45,24,27,34,37,38 и 35.

е/ На Брянск под товарн. поезда на 6-й путь.	По стрелкам №№ 48,47,43,22, 24,27,34,37,38,42,36,32 и 29.

§ II. МАРШРУТЫ СЛЕДОВАНИЯ.

паровозов из-под депо на дровяной и угольный склады и обратно.

А/ Из-под депо на дровяной склад и обратно паровозы следуют на пути №№ 43 и 42 по стрелкам №№ 48,47,49,67 и 73 и далее на путь № 43 через стрелку № 70 и на путь № 42 через стрелку № 74.

Б/ Из-под депо на угольный склад и обратно паровозы следуют на пути №№ 36 и 39 по стрелкам №№ 48,47,49,67,73 и 70 и далее на путь № 36 через стрелку № 65 и на путь № 39 через стрелку № 66.-

§ I2. ОТПУСК МАНЕВРОВОГО ПАРОВОЗА ДЛЯ НАБОРА ТОПЛИВА,ВОДЫ,СМАЗКИ,ЧИСТКИ ТОПКИ,ОСМОТР И УДАЛЕНИЯ МЕЛКИХ НЕИСПРАВНОСТЕЙ.

Для полной экипировки паровоз должен отпускаться раз в двое суток сроком на два часа,при чем отпуск его должен производиться в строго определенное время суток.Время это считается с момента прохода паровозом контрольного пункта для экипировки и до возвращения

его обратно на этот последний после экипировки. Через каждые 23 часа, после полной экипировки паровозов отпускается на тракционные пути сроком на I час для очистки топки, смазки и набора воды. Через каждые II ч. 30 м. после полной и дополнительной экипировки, паровоз отпускается на 15 м. для набора воды.

Таким образом паровоз, набирая топлива и смазки раз в двое суток, в течении 48 часов затрачивает на полную и дополнительную экипировку всего 3ч. 30 м. и набирает топливо до полной вместимости тендера, чтобы к концу вторых суток у него оставался запас угля не менее 4-х тонн, для обеспечения готовности к выезду на линию для подачи помощи. /Приказ № 1311 бюл. № 103 от 1925 года/.

Оставление в депо маневрового паровоза для промывки и текущего ремонта в установленные для сего сроки, участок Тяги должен регулировать, таким образом, чтобы выход выпускаемого паровоза вместо оставляемого приходился в теже часы, когда должен был выйти паровоз отпущенный для полной или дополнительной экипировки.

В случае непредвиденной порчи маневрового паровоза, станция должна быть своевременно обеспечена другим паровозом, чтобы работы на маневрах не прерывались.

Маневровые машинисты должны производить маневры со скоростями не свыше указанных в § 12 Правил о порядке производства маневров.

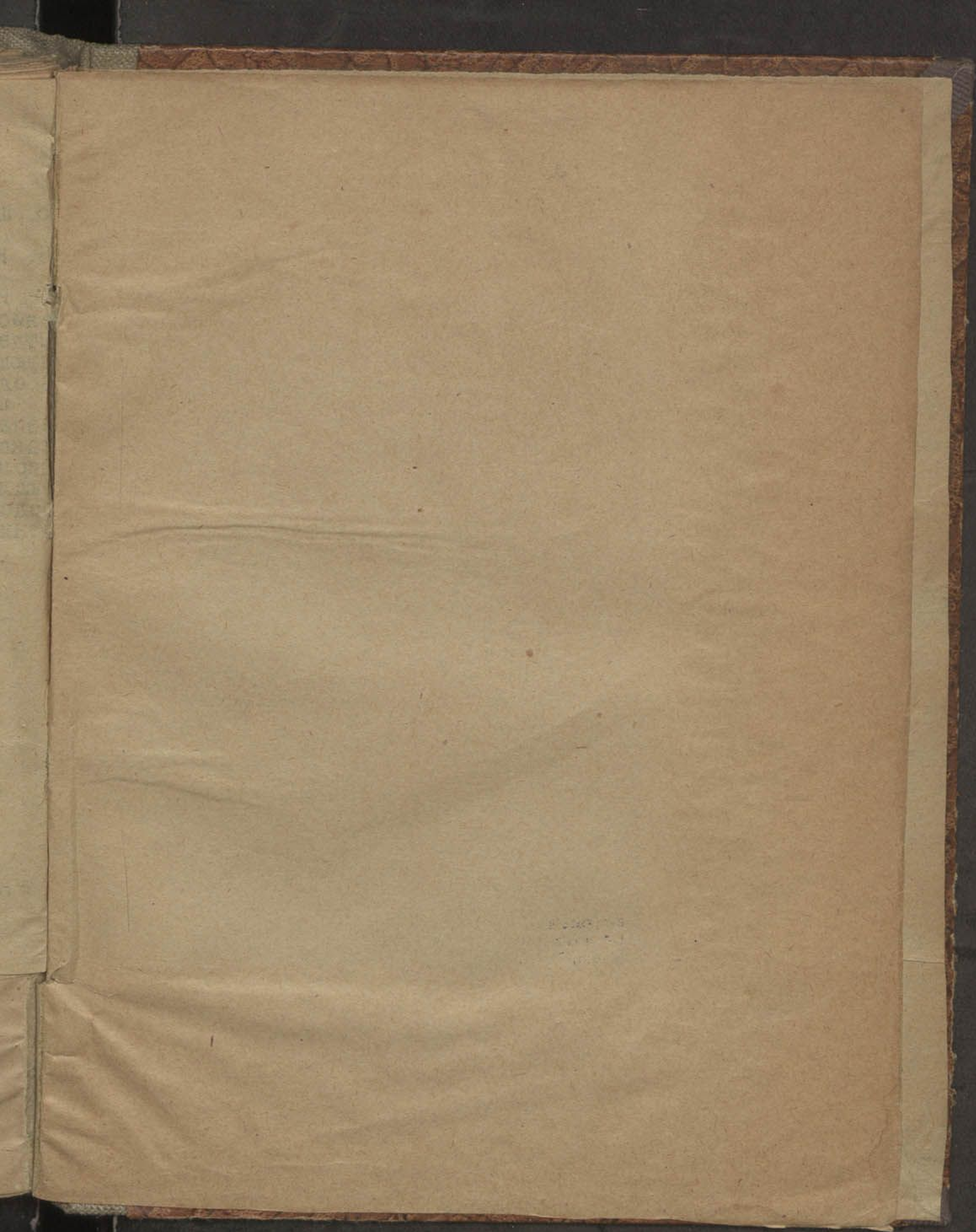
При систематически медленном производстве машинистами маневров обусловленном медленным передвижением вагонов, ДС или его дежурный ДСП, должен сообщить о том ТД в копии ДН-1 для принятия надлежащих мер к повышению интенсивности работы паровоза.

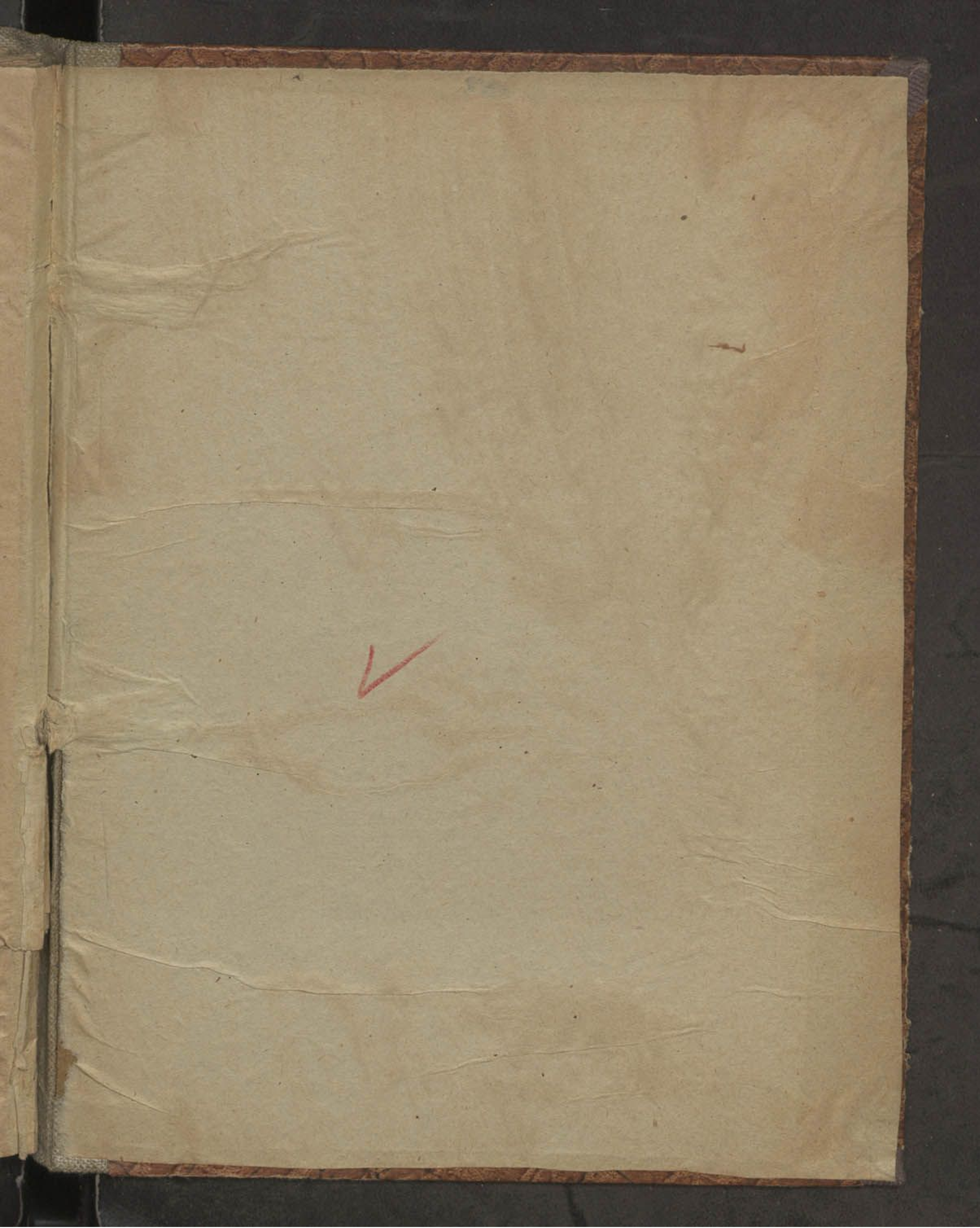
При отсутствии такого рода сообщения, агенты Эксплоатации не должны ссылаться на медленность или не успешность производства их машинистами, как на оправдние, что из-за этого произошла задержка в своевременном составлении или разборки поездов, подач всякого рода и других своевременных маневровых работ станции.

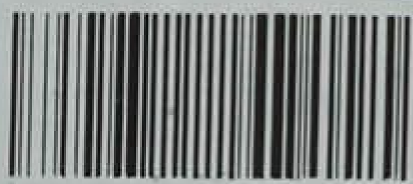
Точно таким же образом ДС должен поступать при систематическом опоздании паровоза на маневры из под снабжения и проч. с точным указанием причин вызвавших это опоздание, при чем если оно вызвано по вине агентов склада топлива, сообщение следует адресовать местному МС в копии ТД, ДН и МР.

В случае задержки в маневровой работе вызванной нераспорядительностью агентов Эксплоатации, машинисты должны сообшать об этом ТД для сообщения ДН-I и ДС Унеча, на предмет принятия зависящих мер.-

ДТ






B000000 28 17746